

الفصل السابع
مسئولية السفن المتصادمة
عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة

مسئولية السفن المتصادمة عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة

قد يفسر التصادم عن هلاك أو تلف البضاعة المشحونة علي السفن المتصادمة أو علي إحدى هذه السفن ، فيكون لمالك البضاعة الحق في المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت ببضاعته ، فإذا كان التصادم قد حدث نتيجة بالتعويض كاملاً بصرف النظر عن مدي حقه في مطالبة مالك السفينة الناقلة بالتعويض بموجب عقد النقل. فإذا كان التصادم عرضياً بدون خطأ أيا من السفينتين المتصادمتين ، فيتحمل مالك البضاعة الخسارة التي لحقت نتيجة تلف أو هلاك بضاعته ، إلا إذا كان التصادم نتيجة لخطأ أو إهمال السفينة الناقلة فنسأل تلك السفينة وحدها عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة⁽¹⁾

ولكن الأمر يدق في حالة التصادم بخطأ مشترك ، فطبقاً لقواعد الـ Common Law ، في حالة تعدد المسؤولين عن الفعل الضار يكون المضرور مطالبة أي منهم بالتعويض كاملاً ، وتطبق تلك القاعدة بالنسبة للسفينة التي لحقتها أضرار بسبب التصادم بين سفينتين أو أكثر دون خطأ أو إهمال من جانبها ، وكذلك علي دعاوي الوفاة والإصابات الشخصية التي تحدث نتيجة للتصادم.⁽²⁾

أما بالنسبة للإضرار التي تلحق بالبضاعة نتيجة للتصادم ، فكانت محاكم الـ Common Law تعتبر البضاعة جزءاً من السفينة ولا يجوز لها أن تطالب بأكثر مما تطالب به السفينة ذاتها ،

(1) See, Marsden, op cit., p 339 see also, David Owen and M. Hamilton, op cit., p.463,464 see also, Simon Boughon,op cit, p280,281

(2) See, Aleka Mandaraka, op cit p. 596 see also, Thor falkanger. Op cit., p 217,218

ولما كانت السفينة الناقلة ليست لها الحق في حالة التصادم بخطأ مشترك ، في مطالبة السفينة الأخرى بالتعويض بسبب قاعدة الإهمال المساهم والتي تحرمها من أي تعويض ، فكذلك البضاعة ليس لها الحق في تقاضي أي تعويضات⁽¹⁾

إلا ان ذلك القضاء قد تم إلغائه عام ١٨٨٨ من قبل محكمة استئناف إنجلترا ومجلس اللوردات⁽²⁾ وذلك من خلال القضية المعروفة باسم Berniana وأصبح مساهمة السفينة الناقلة في حدوث التصادم ، ليس مانعا لملاك البضاعة من مطالبة السفينة الأخرى بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة .

وبناء علي حكم مجلس اللوردات السابق طبقت محاكم الـ Common Law قاعدة التضامن بين المسؤولين عن الفعل الضار علي دعاوى التصادم البحري ، فأصبح لمالك البضاعة الحق في مطالبة أي من السفن المتصادمة بالتعويض الكامل ، إلا أن الأمر علي النقيض بالنسبة للمحاكم البحرية الإنجليزية⁽³⁾ ، حيث لم تطبق تلك المحاكم قاعدة التضامن بين السفن المتصادمة ، ولكنها قررت مسئوليتهم المنفردة في مواجهة البضاعة . وبالتالي لم يكن لملاك البضاعة الحق في التعويض سوي عن نصف الأضرار التي لحقتهم وذلك بموجب قاعدة التقسيم

(1) see, Simon Baughen, Shipping Law, 3nd Ed London,2004 p.281
see also Samir Mankabady, op cit., p 457

(2) [1888]App.Cas.1(H.L)

(3) [1861]Lush.p.388

ولقد تم إقرار هذه القاعدة في إنجلترا عام ١٨٦١ نت قبل المحكمة الأدميرالية ، وعرفت باسم The Milan ، وهو اسم السفينة الناقلة للبضاعة التي لحقتها أضرار بسبب التصادم ،

المتساوي للمسئولية التي كانت سائدة في إنجلترا قبل صدور قانون الاتفاقات البحرية لسنة ١٩١١.

ولقد كان هناك أمل في حصول مالك البضاعة علي التعويض الكامل من أحد المسؤولين عن التصادم عند صدور قانون السلطة القضائية عام ١٨٧٣، والذي بموجبه تم دمج المحاكم الإنجليزية ، إلا أن المادة ٩/٢٥ من هذا القانون قد نصت علي أنه " في حالة وجود تعارض بين القواعد المطبقة من قبل محاكم الـ Common Law وبين القواعد التي تطبقها المحاكم البحرية فيما يتعلق بأي دعوى أو إجراء خاص بالتصادم ، فإن القواعد الأخيرة هي التي تكون واجبة التطبيق.^(١)

إلا أنه ، بعد انضمام إنجلترا إلي معاهدة بروكسل عام ١٩١٠ الخاصة بالتصادم البحري ، وتطبيق أحكامها من خلال قانون الاتفاقات البحرية عام ١٩١١ ، تم تقرير قاعدة الإهمال النسبي عند توزيع المسؤولية عن التصادم بخطأ مشترك بموجب المادة الأولى من ذلك القانون ، فأصبح لمالك البضاعة الحق في مطالبة السفن المتصادمة بالتعويض بحسب درجة خطأ كل سفينة ، أي دون تضامن بين المسؤولين عن التصادم .

ويتبين مما تقدم ، أن مالك البضاعة يكون له الحق في مطالبة السفن المتصادمة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة حسب درجة أو نسبة خطأ كل سفينة ، وسنعرض من خلال هذا المبحث لحالات المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة نتيجة للتصادم ،

(1) See, Healy and Sweeney, The Law of Marine Collision, op cit., p 313

وذلك مسؤولية السفينة الناقلة والسفينة غير الناقلة كل في مطلب مستقل .

مسئولية السفينة الناقلة عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة نتيجة للتصادم

قبل ان نتعرض لمسئولية السفينة الناقلة تجاه البضاعة ، نتعرض لمدي مسؤولية ملاك البضاعة تجاه الناقل والسفينة ، حيث تنص المادة ٤ فقرة ٣ من COGSA^١ علي أنه " لا يكون الشاحن مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق الناقل أو السفينة والناشئة عن أي سبب بدون خطأ أو إهمال في تعبئة البضاعة أو تغليفها والذي يؤدي إلي تفاقم الأضرار التي تلي التصادم ، وكذلك تنص المادة ٤ فقرة ٦ من COGSA علي أنه " في حالة شحن بضاعة قابلة للاشتعال أو للانفجار ، أو ذات طبيعة خطيرة بدون علم وموافقة الناقل ، يكون الشاحن مسؤولاً عن الأضرار وكذلك عن كل المصروفات والنفقات الناشئة بصفة مباشرة وغير مباشرة عن تلك الشحنة" ، كما تأكدت مسؤولية البضاعة تجاه السفينة بموجب نص المادة ٤ فقرة ٢ بند O,N,I, من COGSA ، والتي أعفت الناقل والسفينة من المسؤولية عن إهمال الشاحن في وضع العلامات أو في تغليف البضاعة بطريقة كافية وسليمة وذلك بالنسبة للأضرار التي تلحق

(١) Carriage of Goods by Sea Act, ١ قانون نقل البضائع بحراً ، ولقد صدر هذا القانون أمريكا ، كما ذكرنا عام ١٩٣٦ ، وتبني ذات أحكام معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤ ، والتي أنضمت إليها أمريكا عام ١٩٣٧ .

بالبضاعة وقررت مسؤولية مالك البضاعة عن الأضرار التي تلحق بالسفينة الناقلة نتيجة للأسباب التي ذكرتها البنود الثلاثة السابقة^(١).

وبالإضافة إلى النصوص العامة التي تضمنها COGSA بشأن مسؤولية البضاعة تجاه السفينة والناقل ، فإنه يجب علي ملاك البضاعة مراعاة قانون البضائع الخطرة والتي تعتبر مخالفته أخطاء قانونية ، وبموجب قاعده بنسلفانيا تكون مخالفة هذا القانون هي السبب في حدوث الأضرار التي لحقت بالناقل والسفينة ، ويقع علي عاتق مالك البضائع عبء إثبات أن مخالفة هذا القانون ليست هي سبب الضرر ولا أحد الأسباب المؤدية إليه ، ولا يمكن أن تؤدي هذه المخالفة إلي تفاقم الأضرار التي تلي التصادم.^(٢)

وفي مقابل مسؤولية البضاعة تجاه الناقل والسفينة ، تسأل السفينة الناقلة عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة نتيجة للتصادم ، وذلك في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة ، وقد أعفت قواعد لاهاي - فيزيبي وكذلك قانون هارتر و COGSA الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة ، إذا حدث التصادم نتيجة خطأ في إدارة أو ملاحاة السفينة ، إذا أثبت الناقل أنه بذل العناية المعقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة .

(1) See, Mark O. Kasanin, Cargo Rights and Responsibility in Collision Cases ,51Tul. L. Rev. 1977p. 892 see also, Schoenbaum, op cit., p. 601.

(2) 386U.S. 933(1967)

وترجع عدم صلاحية السفينة للملاحة⁽¹⁾ والتي تقوم علي أساسها مسئولية السفينة الناقلة إما إلي عدم تزويدها بطاقم كفاء ومؤهل ، أو لعدم تجهيزها بالمعدات والأدوت التي تضمن تشغيلها وإدارتها بشكل سليم ، فعندما يدفع الناقل بأن سبب التصادم الذي أدى إلي تلف أو هلاك البضاعة يرجع إلي خطأ في إدارة أو ملاحه السفينة ، فيكون علي مالك البضاعة البحث أولاً في مدي كفاءة الطاقم وقدرته علي إدارة السفينة وذلك في ضوء طول الرحلة التي تقوم بها السفينة ، إلا أن اقتناع المحكمة بعدم كفاءة الطاقم وبعدم تجهيز السفينة تجهيزاً كافياً ، وبأن ذلك أدى إلي التصادم ليس يسيراً بالنسبة لملاك البضاعة وذلك ما يظهر جلياً من خلال حكم محكمة جنوب مقاطعة نيويورك⁽²⁾.

حيث فشل البضاعة يرجع إلي عدم كفاءة طاقمها ، بالرغم من جسامه الأخطاء الملاحيه التي أرتكبها ريان السفينة ، واستتدت المحكمة في حكمها بعدم مسئولية الناقل عن الأضرار علي أنه يكفي الناقل الاستناد إلي رخصة الريان وبتاريخه البحري الخالي من أية شائبة أو شبهة لإثبات أنه مؤهل وكفاء لإدارة السفينة ، ولقد أبدت محكمة استئناف الدائرة الثانية⁽³⁾ حكم أول درجة .

ولا يشترط لاعتبار السفينة صالحه البحريه استعانتها برادار ، بالرغم من أن الاستعانة بالرادار بعد التزاما إجباريا علي السفن لدي

(1) See, Greenwood, Problems of Negligence in Loading Stowage, Custody, Care and Delivery of Grago, Errors in Management and Navigation, Due Diligence to Make Seaworthy, 45 Tul. L.Rev 1971p.756-759

(2) 1974 AMC2608 (S.D. N.Y.1973)

(3) 506 F. 2d 1395(2nd cir. 1974)

بعض الدول لاسيما أثناء الملاحة في القنوات ، ولقد قضت محكمة جنوب مقاطعة نيويورك⁽¹⁾ أبان الاستعانة بالأجهزة الحديثة والمتطورة ليس شرطاً لجعل السفينة صالحة للملاحة ، غير أنه عند الاستعانة بتلك الأجهزة أو الأدوات ، يجب استعمالها بشكل سليم والاستفادة منها علي الوجه الأكمل ، وفي حالة الفشل في ذلك تعتبر السفينة غير صالحة للملاح ويسأل الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة إذا سبب التصادم هو الإهمال في استخدام أحد هذه الأجهزة كالرادار مثلاً.

وقد تثار أيضاً مسؤولية السفينة الناقلة تجاه البضاعة ، ولو كانت صالحة للملاحة البحرية ، فحتي في الحالات التي يحصل فيها التصادم نتيجة أحد الأسباب المعفية للناقل من المسؤولية كالخطأ في إدارة أو ملاحة السفينة ، وإثبات الناقل أنه بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة ، فيكون للبضاعة المطالبة بالتعويض عن الأضرار طبقاً لشرط العناية والمحافظة علي البضاعة " Care and Custody Clause" الوارد في COGSA ، والذي يلتزم بموجبه الناقل بشحن وحص وتشوين وتفريغ البضاعة بعناية ، إلا أنه إذا لحقت البضاعة أضرار بعد حدوث التصادم نتيجة للجهود المبذولة لإنقاذ السفينة ، فإن الناقل لا يسأل عن تلك الأضرار ، وتكون مثلها مثل الأضرار التي حدثت نتيجة للتصادم ، خاضعة لسبب الإعفاء من المسؤولية عن الخطأ في إدارة أو ملاحة السفينة.⁽²⁾

(1) 1980 AMC 1702(S.D.N.Y. 1980)

(2) See, Alan. G. Page, An Economic Analysis of The Legal and Insurance Aspects of Marine Collisions, thesis, University of Pennsylvania, 1978 p. 160- 164, see also, Nicholas. J. Healy, David J. Sharpe, Cases and Materials on Admiralty, 4th Ed. Thomson, 2006p.341,342 section 3(2) of COGSA, states, the=

وقد تتفاقم الأضرار التي تلحق بالبضاعة بعد حدوث التصادم ،
فهل يسأل الناقل عن تلك الأضرار المتفاقمة نتيجة لخطأ أو إهمال من
جانب الريان أو احد أفراد الطاقم ؟

يلتزم الريان بعد التصادم ببذل العناية المعقولة للمحافظة علي
البضاعة وعدم تعرضها لأي أضرار أخرى أضرار التصادم ، إلا أنه يعفي
من الخطأ أو الإهمال اليسير ، بينما يسأل هو الناقل عن الإهمال
الجسيم وهذا ما أكده مجلس الملكة الخاص⁽¹⁾ في قضية تتلخص
وقائعها في حدوث تصادم للسفينة الناقلة وهي في طريقها من ليفربول إلي
جلاسجو ، فقام الريان باللجوء إلي ميناء ليفربول لإصلاح السفينة ، غير
أنه أهمل في حماية البضاعة من البلل الذي تعرضت له نتيجة التصادم ،
بالرغم من إمكانية تجفيفها في ذلك الميناء ، وعندما طالب ملاك
البضاعة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بها نتيجة لإهمال الريان في
تجفيفها قضت المحكمة بمسئولية الناقل عن الإهمال الجسيم من جانب
الريان ، بالرغم من إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي لحقت
البضاعة نتيجة للتصادم .

ويسأل أيضاً الناقل عن قرار الريان بإلقاء البضاعة في البحر عقب
التصادم ، وإذا كان ذلك القرار ليس له مبرر ، وتم اتخاذه نتيجة لتسرع
الريان ، ولا يجوز للناقل مطالبة ملاك البضاعة بالمساهمة في الخسائر
المشتركة⁽²⁾ ، كما يسأل أيضاً الناقل عن فشل الريان وأفراد الطاقم في

=carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry,
keep care for and discharge the goods carried" see, Mark O.
Kasanin, op cit, p.885, 886.

(1) [1872]2Q.B.225.

(2) 176 U.S.682(1870)

بذل الجهد المعقول لإطفاء الحريق الذي حدث نتيجة للتصادم ، والذي أدى إلي تفاقم الأضرار الناتجة عن التصادم⁽¹⁾

أخيراً ، فيما يتعلق بمسئولية الناقل عن تفاقم الأضرار التي تلحق بالبضاعة إذا حدثت أضرار للبضاعة نتيجة لأحد الأسباب المعفية للناقل من المسئولية وتفاقت تلك الأضرار بعد حدوث التصادم نتيجة لإهمال أو خطأ من جانب الناقل أو أحد تابعيه ، فيقع علي عاتق الناقل تحديد الأضرار الناتجة عن السبب الذي يعفيه من المسئولية ، فإذا فشل في ذلك يكون مسئولاً عن كل الأضرار التي لحقت بالبضاعة ، وفي حالة الشك في تحديد ما إذا كانت الأضرار ناشئة عن السبب الذي يعفي الناقل من المسئولية أو ناشئة عن إهماله أو إهمال تابعيه بعد حدوث التصادم ، فإن الشك يفسر لمصلحة ملاك البضاعة ومن ثم يسأل الناقل عن كل الأضرار الناتجة عن التصادم وذلك التي تفاقت نتيجة للخطأ أو للإهمال بعد حدوث التصادم⁽²⁾

مسئولية السفينة غير الناقلة تجاه البضاعة

يفضل دائماً ملاك البضاعة مطالبة السفينة غير الناقلة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة نتيجة التصادم ، وذلك لأن قواعد الـ Common law تقرر المسئولية التضامنية علي المسئولين عن الفعل الضار في مواجهة الغير ، فيكون للأخير مطالبة أي منهم بالتعويض الكامل إلا أنه ، ويعد إبرام معاهدة بروكسل عام ١٩١٠ وانضمام غالبية دول العالم لها ، لا تسأل السفينة غير الناقلة في مواجهة البضاعة

(1) 2 F.Supp.929,930 (E.D.N.Y.1993)

(2) See, Mark O. Kasanin, op cit, p.887

إلا بنسبة خطتها الذي أدى إلي التصادم وذلك بموجب قاعدة الخطأ النسبي التي أقرتها المعاهدة في مادتها الرابعة .

غير أن الولايات المتحدة الأمريكية لم تصدق علي معاهدة بروكسل حتي الآن، وما زالت تطبق قواعد الـ Common Law والتي تقرر المسؤولية التضامنية للسفن المتصادمة تجاه الغير بما في ذلك البضاعة ، وتقرر أيضاً رجوع السفينة التي تدفعت أكثر من حصتها علي السفينة الأخرى حسب نسبة خطتها الذي أدى إلي حدوث التصادم .

إلا أن السماح في ظل القانون الأمريكي لملاك البضاعة بمطالبة السفينة غير الناقلة بالتعويض الكامل ثم رجوعها علي السفينة الناقلة بما زاد عن حصتها في المسؤولية عن التصادم ، يجعل السفينة الناقلة مسئولة بطريقة غير مباشرة عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة ، إذا كان سبب التصادم راجعاً إلي خطأ في إدارة أو ملاحه السفينة، وأثبت الناقل أنه قد بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحه ، بالرغم من إعفائها في تلك الحالة من المسؤولية تجاه البضاعة طبقاً لقواعد لاهاي وقانوناً هارتر و COGSA.

ولقد عرضت تلك المشكلة علي المحكمة العليا الأمريكية⁽¹⁾ بعد ست سنوات من صدور قانون هارتر ، أي عام ١٨٩٩ ، ودفع الناقل بأنه طبقاً لقانون هارتر لا يعد مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عن التصادم بخطأ في إدارة أو ملاحه السفينة ، وبالتالي لا يجوز للسفينة غير الناقلة الرجوع عليه بنصف التعويض الذي دفعته للبضاعة ، لأنه بذلك يكون مسؤولاً بطريقة غير مباشرة عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة ، والذي هو أصلاً

(1) 173 U.S.552- 555 (1899)

معفي من المسؤولية عنها طبقاً للقانون ، إلا أن المحكمة العليا رفضت دفاع الناقل مستتدة إلي أن قانون هارتر ليس له أي تأثير علي المسؤولية بين السفن المتصادمة ، حيث تظل كل سفينة مسئولة عن تعويض نصف الأضرار الناشئة عن التصادم .

ويؤدي هذا الحكم إلي نتيجة غريبة وشاذة ، حيث تكون السفينة الناقلة في وضع أفضل إذا كان التصادم بسبب خطأ وحيد منها لأنها ستدفع ، في هذه الحالة ، في مواجهة البضاعة بعدم مسئوليتها عن الأضرار علي أساس أن التصادم قد حدث بسبب خطأ في إدارة أو ملاحه السفينة ، أما إذا كان التصادم بسبب خطأ مشترك فتكون مسئولة قبل السفينة غير الناقلة عن نصف التعويض الذي دفعته الأخيرة للبضاعة.

ونتيجة لحكم المحكمة العليا السابق ، ولتفادي الوضع الشاذ الذي نتج عنه ، لجأ الناقلون إلي وسيلة للتخلص من هذا الوضع عن طريق إدراج شرط في سند الشحن يعرف باسم شرط التصادم بخطأ مشترك **Both – to – Blame Collision Clause** ، والذي يعني "أنه في حالة التصادم بخطأ مشترك ، يرجع لإهمال السفينة غير الناقلة وخطأ تابعي الناقل في إدارة أو في ملاحه السفينة ، يلتزم ملاك البضاعة بتعويض الناقل عن أي خسارة أو مسئولية تجاه السفينة غير الناقلة أو تجاه ملاكها" إلا أن ذلك الشرط ، والذي يحقق مصلحة الناقلين ، يؤدي أيضاً إلي وضع شاذ بالنسبة للبضاعة ، حيث يتقاضى مالك البضاعة تعويضاً كاملاً في حالة السفينة غير الناقلة ، أما إذا كان التصادم نتيجة خطأ مشترك فلا يتقاضى سوي نصف التعويض فقط⁽¹⁾.

(1) "if the ship comes into collision with another ship as a result of negligence of the other ship and any act, neglect or =default of

ولقد ناشد الشاحنون الكونجرس عند إصدار قانون COGSA سنة ١٩٣٦ ، والذي تضمن ذات النص الموجود في قانون هارتر والذي يعفي الناقل من المسؤولية تجاه البضاعة بسبب الخطأ في إدارة أو ملاحاة السفينة ، بوضع نص في هذا القانون يقضي ببطلان شرط " Both – to Blame Collision – " والذي يضعه الناقلون في سندات الشحن ، إلا أن الكونجرس رفض هذا الاقتراح.^(١)

وتعد محكمة شرق مقاطعة نيويورك^(٢) أول محكمة أمريكية تتعرض لمدي صحة شرط التصادم بخطأ مشترك ، وكان ذلك عام ١٩٣٦ ، حيث قضت بصحة هذا الشرط علي أساس أن القول بغير ذلك يؤدي إلي تعطيل قانون هارتر ، والذي يهدف بشكل أساسي إلي إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة إذا كانت ناتجة عن خطأ في إدارة أو ملاحاة السفينة. كما تأكد القضاء السابق من قبل القاضية Mediana عام ١٩٥٠ عندما تعرضت محكمة جنوب مقاطعة نيويورك^(٣) مجدداً لمدي صحة تلك الشرط ، حيث ذكرت هذه القاضية أنها لا تري في ذلك الشرط أي مخالفة للقانون ، بل أنه علي العكس يتفق وهدف قانوني هارتر و COGSA في إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة نتيجة لخطأ في إدارة أو ملاحاة السفينة

the master, mariner, pilot, or other servants of the carrier in the navigation or in the navigation or in the management of the ship, the owners of goods carried hereunder will indemnify the carrier against any loss or liability to the other non carrying ship or her owners" see, Herbert R. Baer, op cit. p . 517 see also. John F. Wilson, Carriage of good by sea, 4th Ed. London. 2001p.255 see also, Healy and Sweeney, The Law of Marine Collision, op. 317

(1) See, Herbert R. Baer, op cit. p.517,518

(2) 14 F. Supp. 894(E.D.N.Y.1936)

(3) 90 F. Supp. 836(S.D.N.Y.1950)

، إلا أن محكمة استئناف الثانية⁽¹⁾ قضت بقبول استئناف حكم القاضية Mediana ومن ثم بعد صحته .

وعند الطعن في حكم محكمة استئناف الدائرة الثانية أمام محكمة العليا الأمريكية⁽²⁾ قضت بتأييد حكم محكمة الاستئناف بأغلبية سبعة إلى اثنين ولإمكانية معرفة واستيعاب السبب الذي استندت إليه المحكمة العليا في حكمها ببطلان شرط التصادم بخطأ مشترك ، نري أنه من المناسب التعرض لحكمين هامين لتلك المحكمة

حيث تتعلق القضية الأولى ، بجنوح إحدى السفن نتيجة لخطأ ملاحى من الريان ، وبمقتضى قانون هارتر لا يسأل الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة نتيجة لجنوح السفينة ، إذا تمكن الريان من إعادة تعويمها مرة أخرى عن طريق إلقاء جزء من البضاعة في البحر وإجراء بعض التضحيات والمصروفات الأخرى ، وعند وصول السفينة إلى ميناء نيويورك طالب الناقل بمساهمة ملاك البضاعة في الخسارات المشتركة ، ولم يتضمن سند الشحن شرطاً يعطي الناقل هذا الحق ، واستند هارتر يكفل له هذا الحق ، إلا أن المحكمة العليا قضت بعدم السماح للناقل بمطالبة ملاك البضاعة بالمساهمة في الخسارات المشتركة ، وذلك علي أساس أن قانون هارتر يهدف إلي إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخطأ الملاحى ، ولم يعط الناقل الحق في مطالبة البضاعة بالمساهمة في الخسارات المشتركة ، طالما كان التصادم أو الحادث

(1) 191 F. Supp. 370(2nd cir.1951)

(2) 343 U.S 236(1952)

الذي أدى إلي التضحية بجزء من البضاعة يرجع إلي إهمال وخطأ الريان.⁽¹⁾

وبعد أربعة عشر عاماً منحكم المحكمة العليا السابق ، عرضت عليها قضية أخرى تعرف باسم Jason ، وهي قضية تتشابه وقائعها إلي حد كبير مع القضية السابقة ، إلا أن الاختلاف الوحيد بين القضيتين هو إدراج الناقل شرطاً في سند الشحن يقضي بأحقيته في مطالبة البضاعة بالمساهمة في الخسارات المشتركة ، ولو كان الخطر الذي أدى إلي التضحية أو المصروفات ناتجا عن إهمال أو خطأ من الريان أو البحارة ، ولقد عرف هذا الشرط فيما بعد بشرط جيسون " Jason Clause" ، وقضت المحكمة بصحة هذا الشرط وبأحقية الناقل في مطالبة البضاعة بالمساهمة في الخسارات المشاركة طالما بذلك الناقل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة وقام بتقييمها وتجهيزها.⁽²⁾

وعلي ضوء الحكمين السابقين يتبين أن المحكمة العليا في الحكم الأول ، قضت برفض مساهمة البضاعة في الخسارات المشتركة علي سند من القول أن الخطر الذي أدى التضحية ببعض البضاعة يرجع إلي خطأ الريان ، في حين قضت بمساهمة البضاعة في الخسارات المشتركة في حالة وجود شرط Jason ومن ثم كان يجب عليها أن تتبع نفس الاتجاه بالنسبة لشرط التصادم بخطأ مشترك ، إلا أنها قضت في عام ١٩٥٢ ببطلان شرط التصادم بخطأ مشترك ، وبالتالي بالمسئولية غير المباشرة للسفينة الناقلة ، ولم تضع المحكمة العليا في اعتبارها عند

(1)171 U.S.187 (1898)

(2)225 U.S.32(1912)

قضائها ببطلان شرط التصادم بخطأ مشترك حكمها السابق بصحة شرط Jason .

و نرى أن ذلك الاتجاه القضائي للمحكمة العليا ، يجد تبريره في رغبتها القوية في حماية المصالح الأمريكية من خلال حماية الشاحنين الأمريكيين ، وأية ذلك كما ذكرنا حكمها بصحة شرط Jason والذي يسمح للناقل بمطالبة البضاعة بالمساهمة في الخسائر المشتركة التي ترجع إلي خطأ أو إهمال الريان أو غيره من أفراد الطاقم ، بالرغم من مخالفة هذا الشرط لقانون هارتر.

ويري القاضي Black أحد أعضاء المحكمة العليا المؤيدين للحكم ببطلان شرط التصادم بخطأ مشترك ، أنه لا يوجد في قانون هارتر ما يفيد إمكانية العدول عن القاعدة الأمريكية التي تقرر مسئولية السفن المتصادمة عن الأضرار الناتجة عن التصادم بالتساوي ، ومن ثم فإن الحكم بصحة هذا الشرط يمثل مخالفة واضحة لتلك القاعدة . كما ذكر القاضي Black في حكمة أن مهمة تعديل القانون والقواعد المعمول بها في مجال مسئولية الناقل عن هلاك أو تلف البضاعة هو من اختصاص الكونجرس وليس من اختصاص الناقلين⁽¹⁾.

وعلي النقيض من موقف القاضي Black ، يرى القاضي Frankfurter (أحد القاضيين المعارضين علي حكم المحكمة العليا) ، أن شرط التصادم بخطأ مشترك يحقق هدف المشرع الأمريكي من إصدار لقانون هارتر ، والذي يعفي بموجبه الناقل من المسئولية عن

(1) See, Healy and Sweeney, The law of Marine Collision, op cit. p317 see also, Herbert R. Baer, op cit. p. 522

الأضرار التي تلحق بالبضاعة بسبب الخطأ في ملاحه أو إدارة السفينة ،
ومن ثم فإن هذا الشرط يتفق مع هذا القانون ولا يمثل أي مخالفة له.^(١)

ويري البعض ، أنه يجب على الولايات المتحدة الأمريكية أن تتبع
ذات الاتجاه الذي تتبعه بقية دول العالم بشأن تطبيق قاعدة الإهمال
النسبي على الأضرار التي تلحق بالبضاعة ، ويجب عليها أن تتخذ هذه
الخطوة بموجب قانون يصدر من الكونجرس ، أو بموجب حكم قضائي
من المحكمة العليا الأمريكية^(٢) .

إلا أن البروفيسور Tetley ، قد وصف تطبيق قاعدة الإهمال
النسبي في مواجهة الغير ، كالبضاعة مثلاً ، بأنه غير منطقي ويتسم
بعدم العدالة ، وأن القاعدة الأمريكية أكثر عدالة ويجب علي بقية دول
العالم أن تتبع القانون الأمريكي في هذا الشأن ، خصوصاً أن تلك
الدول تسمح للغير بتقاضي تعويضاً كاملاً عن الأضرار الناتجة عن
التصادم وكذلك بالنسبة للسفينة التي تتأثر بوقوع التصادم دون خطأ أو
إهمال منها ، والتي تعد من الغير بالنسبة للتصادم^(٣)

(1) See, Herbert R. Baer, op cit. p. 522

(2) See, W. Tetley, Marine Cargo Claims, op cit. p.634,635 see
also, Baer, op cit.,p.522see also, Zhang, op cit. p.141,142see
also, Jin Huaming, op. cit. p 199

(2) W. Tetley, Marine Cargo Claims, op cit. p . 635.

وتجدر الإشارة إلي أن جمعية القانون البحري الأمريكية في مؤتمرها السنوي المنعقد
في مدينة نيويورك في ٣ نوفمبر سنة ١٩٦١ ، قد أعدت مشروعاً يقر المبادئ
الأساسية لمعاهدة بروكسل ١٩١٠ ، وبالرغم من الموافقة علي المشروع بنسبة ١٦٦
إلي ٨٤ ، إلا أن زعيم الأقلية تمكن من تعطيل وإيقاف هذا المشروع .

See, The Maritime Law Association of The United States,
Report No.452 (Feb.1962)p.54-57

ونري ، وخلافا لما ذهب إليه البروفيسور Tetley ، أنه يجب علي الولايات المتحدة الأمريكية أن تتبع الاتجاه المتبع من بقية دول العالم ، لاسيما فيما يتعلق بمسئولية السفن المتصادمة تجاه البضاعة ؛ لأن الأخذ برأي البروفيسور Tetley من شأنه الإضرار بمالك السفينة غير الناقلة ، وذلك في الفرض الذي يسفر فيه التصادم عن غرف السفينة الناقلة ، ومن ثم هلاكها كلياً ، ففي حالة دفع مالك السفينة غير الناقلة للتعويض الكامل (طبقاً للقانون الأمريكي) فإنه لن يجد شيئاً لدي مالك السفينة الناقلة عند الرجوع عليه بمقدار الزيادة في حصته في التعويض ، لهلاك سفينته كلياً ، لأن القانون الأمريكي يحدد مسئولية مالك السفينة بقيمة السفينة وأجر النقل بعد حدوث التصادم. فلو افترضنا أن نسبة خطأ السفينة الناقلة في حدوث التصادم ٩٥٪ وخطأ السفينة غير الناقلة ٥٪ ، فمعني ذلك أن مالك الأخيرة يتحمل تقريباً كل المسئولية عن تعويض ملاك البضاعة ، بالرغم من أن مساهمته في حدوث التصادم لا تتجاوز ٥٪ .

ونظراً للظلم والأجحاف البين الذي يلحق بملاك البضاعة بسبب إصرار الناقلين الأمريكيين علي تضمين سندات الشحن شرط التصادم بخطأ مشترك ، والذي لا يتخطى فقط في حصول ملاك البضاعة علي جزء من التعويض عن الأضرار التي لحقت ببضاعتهم ، وإنما يتمثل أيضاً في مساهمتهم مع مالك السفينة الناقلة في الخسارات المشتركة ، وكذلك خسارتهم لأجرة النقل عند وجود شرط في سند الشحن يقضي بوجود دفع الأجرة ولو لم تكتمل الرحلة البحرية طالما كان تصرف الناقل معقولاً ، تساءل البعض عن مدي إمكانية اعتبار الحصة الزائدة عن التعويض التي تدفعها السفينة غير الناقلة عند رجوع ملاك البضاعة

عليها بالتعويض الكامل ، من الخسارات المشتركة وإضافتها إلي خسائر هذه السفينة الناتجة عن التصادم⁽¹⁾؟

ونرى أنه لا محل لطرح مثل هذا التساؤل ، لأن الرغبة القوية لمن طرحوه في مساعدة الشاحنين وتجنبهم الأثر السيء لشرط التصادم بخطأ مشترك ، جعلتهم يحاولون التحايل علي مبدأ الخسارات المشتركة ، والذي يعني تحمل جميع ذوي الشأن في الرحلة البحرية للخسارات العامة أو المشتركة التي تقع في سبيل السلامة العامة للسفينة أو البضاعة ، ومن ثم لا يمكن اعتبار الحصة الزائدة التي تدفعها السفينة غير الناقلة لملاك البضاعة من قبيل الخسارات المشتركة ، هذا فضلاً عن أن المحكمة العليا الأمريكية ، كما ذكرنا ، قد قضت ببطلان شرط التصادم بخطأ مشترك الوارد في سند الشحن ، وبالتالي فلا محل للبحث عن حل قانوني يجنب الشاحنين أثر شرط التصادم بخطأ مشترك في حالات النقل العام للبضاعة .

ولقد تم التغلب علي تلك المشكلة من خلال اتفاقية هامبورج عام ١٩٧٨ ، والتي ألغت الخطأ في إدارة أو ملاحاة السفينة كأحد الأسباب المعفية للسفينة الناقلة من المسؤولية ، وبالتالي يكون لملاك البضاعة مطالبة كل من السفينتين بالتعويض حسب نسبة خطأ كل منهما في التصادم .

أخيراً ، يثور التساؤل حول مدي حق مالك البضاعة المشحونة علي السفينة التي تعد من الغير بالنسبة للتصادم تجاه السفن المتصادمة. هل تطبق عليها قاعدة الخطأ النسبي بشأن تقسيم المسؤولية عن التصادم

(1) See, Jin Huaming, op cit. p 201,202

بخطأ مشترك ؟ علي أساس أن المادة الرابعة من معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ تطبق تلك القاعدة علي الغير فلا يكون له سوي مطالبة كل سفينة بحسب نسبة خطتها . أم يكون لمالك البضاعة مطالبة أي من السفن المتصادمة بالتعويض الكامل ويكون لتلك السفينة الرجوع بما زاد عن حصتها علي السفينة الأخرى؟

طبقاً للقانون الأمريكي والإنجليزي . وكما سبق أن ذكرنا عند تعرضنا لتقسيم المسئولة الناشئة عن التصادم بخطأ مشترك ، يكون للغير (فيما عدا البضاعة بالنسبة للقانون الإنجليزي) الحق في مطالبة أي من السفن المتصادمة بالتعويض الكامل ، وذكرنا أن موقف المشرع الإنجليزي والأمريكي في هذا الشأن جاء مخالفاً للمادة الرابعة لمعاهدة بروكسل .

أما بالنسبة لموقف الفقه الفرنسي فذهب Mazeaud ، Tunc إلي أن البضاعة المشحونة علي السفينة التي ليست طرف في التصادم تعد هي والسفينة المشحونة عليها من الغير ويكون لهما الحق في المطالبة بالتعويض علي أساس نسبة خطأ كل سفينة من السفن المتصادمة ، واستندا إلي أن نص المادة ٤ فقرة ٢ من معاهدة بروكسل نصاً عاماً يسري علي الغير بصفة عامة دونما تمييز.^(١)

إلا أن ريبير^(٢) وروديير^(٣) ، ذهبا من ناحية أخرى إلي أن نص المادة ٤ فقرة ٢ من معاهدة بروكسل لا ينطبق علي السفينة الثالثة والبضاعة

(1) Mazeaud et tune, Traite de la Responsabilite Civile, 6ed, Vol.2. Paris, 1970 n° 1957

(2) Ripert, Droit Maritime, Vol.3, op cit n°2095

(3) Rodiere, Traite General de Droit maritime: Evenements de mer, op cit n° 45

المشحونة عليها ، وإنما ينطبق فقط علي أطراف التصادم ، ولذلك فإنه يتم اللجوء إلي القواعد العامة في المسئولية المدنية في هذا الشأن والتي تعطي للغير الحق في مطالبة أي من المسئولين عن الفعل الضار بالتعويض الكامل ، ومن ثم يكون للبضاعة المشحونة علي السفينة التي لم تكن طرفاً في التصادم ، وتلك السفينة أيضاً الحق في مطالبة أي من السفن المتصادمة بالتعويض الكامل .

المسئولية عن تلوث البيئة البحرية بالزيت نتيجة التصادم

قد ينتج عن تلوث البيئة البحرية بالزيت ، نتيجة لتسرب كميات هائلة من الزيت المنقول علي إحدى السفن المتصادمة كبضاعة ، أو لتسربه من مستودعات الزيت المستعمل كوقود للسفينة. وتلوث البيئة البحرية بالزيت قد يكون عرضياً كما هو الحال في حالات تصادم أو جنوح السفن ، والذي يعد أكبر وأخطر مصادر التلوث علي الإطلاق ، أو قد يكون إرادياً كنتيجة لقرار الريان بتفريغ كميات من الزيت المنقول علي السفينة في البحر لتخفيف حمولتها أو إنقاذها يعد تعرضها لحادث تصادم أو جنوح.^(١)

ويتسم النظام القانوني الذي يحكم المسئولية عن التلوث البحري بالزيت ، سواء تمثل في المعاهدات الدولية أو في القوانين الوطنية بالتفصيلات الكثيرة والمعقدة ، كما أنه من الاتساع ليحكم حالات التلوث البحري بالزيت كنتيجة لتصادم أو جنوح السفن وحالات التلوث

(١) أنظر د/ محمد توفيق سعودي ، المرجع السابق ، ص ٢٢ ، ٢٣ ، د/ حسن فتحي ،

التلوث البحري المعزو للسفن وآليات الحد من المسئولية ، لم يذكر الناشر ولا سنة

النشر ، ص ٦ - ١١

الناتجة عن الأفعال الإرادية أو المتوقعة والتي تسمى بالتفريغات العملية الناتجة عن السفن تشغيل واستغلال السفينة أو بهدف حمايتها من الأخطار التي تتعرض لها خلال الرحلة البحرية .

ولا يقتصر التلوث البحري المعزو للسفن البحرية علي التلوث بالزيت "Oil" ، وهو اللفظ الذي استخدمته معاهدة ماربول سنة ١٩٧٣/١٩٧٨ ، وبذلك للتعبير عن المادة الضارة الأساسية الملوثة للبحار وهي البترول (النفط) في أي صورة بما فيها النفط الخام أو مشتقاته ، وإنما يشمل أيضاً مصادر أخرى للتلوث ، كالتلوث بالمواد الخطرة والمواد الإشعاعية والنووية والتلوث الحراري ، أو المواد السائلة الضارة المنقولة صبا والمواد الضارة المعبئة ، وتخضع كل مصادر التلوث السابقة لأنظمة قانونية خاصة بها تتمثل في المعاهدات الدولية أو القوانين الوطنية.^(١)

وبالرغم من الجهود المبذولة من المجتمع الدولي ، للسيطرة علي تلوث البيئة البحرية بالزيت من خلال نجاحة في إبرام العديد من المعاهدات التي تعالج المسئولية عن التلوث بالزيت ، وكذلك من خلال أنظمة التعويض الودية التي تم التوصل إليها من جانب الناقلين للبترول والمنتجين له ، إلا أن هناك بعض الدول عالجت موضوع تلوث البيئة البحرية بالزيت بسن تشريعات خاصة بها .

(1) See, Schoenbaum, op cit. p.873 see also, W. Tetley, International Maritime and Admiralty Law, op cit.p.450

موقف المشرع الدولي من المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية بالزيت الناتج عن التصادم

يعتبر تلوث البيئة البحرية بالزيت نتيجة طبيعية لاعتماد الدول علي البترول المنقول بحراً لإشباع حاجاتها المتعلقة باستخدامات الطاقة ، إذ أن هناك كميات هائلة من البترول التي تتسرب إلي البحار سنوياً أثناء نقله من الدول المنتجة إلي الدول المستهلكة ، ويرجع جزء كبير من تسرب الزيت في البحر إلي الأفعال الإرادية للريان من خلال التفريغات العمليائية اللازمة لتشغيل السفينة ، بالإضافة إلي ما يتسرب بسبب عمليات التتقيب وغيرها من الأنشطة الأخرى .^(١)

ولقد أدرك المجتمع الدولي ما ينتج عن عمليات تفريغ وتسرب الزيت من تدمير لتلك العمليات من خلال إبرام معاهدة ١٩٥٤ والتي تسمي بالمعاهدة الدولية لمنع التلوث بالزيت والتي إقرارها في مايو بلندن عام ١٩٥٤ وأصبحت نافذة المفعول في يوليو من نفس العام ، ولقد خضعت هذه المعاهدة لتعديلات كثيرة كان آخرها عام ١٩٧١ ، كما حققت انتشار واسعاً حيث انضمت إليها ٧١ دولة تمثل أكثر من ٩٠٪ من كميات البترول المنقول بحراً ، إلا أنه يؤخذ عليها تركيزها علي التلوث الذي يحدث نتيجة للتفريغات العمليائية للزيت والتي تحدث بصفة إعتيادية وحظرت تفريغه إلا علي بعد خمسين ميلاً بحرياً من أقرب شاطئ وبدلاً من أن تهتم بوضع نظام قانوني يحكم المسؤولية عن التلوث بالزيت ، وكذلك بالالتزام اللاحق بتطهير وإزالة الزيت من البحر ،

(١) أنظر د/ مصطفى كامل طه ، أضواء علي مشروع قانون حماية البيئة البحرية ،
المجلة البحرية المصرية ، العدد الرابع (يوليو ١٩٨٧) ص ٤ ، ٥ ، د/ حسين
فتحي ، المرجع السابق ، ص ٣

ركزت علي وضع طرق تقلل من كميات الزيت المفرغة في البحر مثل طريقة "Load on Top"^(١).

وفي مارس ١٩٦٧ وقعت كارثة بحرية تمثلت في جنوح^(٢) السفينة الليبيرية توري كانيون "Torrey Canyon"^(٣) علي بعد حوالي ستة عشر ميلاً من السواحل الجنوبية الغربية لإنجلترا ادت إلي تسرب أكثر من ١٢ ألف طن من الزيت الخام والذي أنتشر بفعل الرياح الشديدة

(١) "Load on Top"، هي طريقة ابتكرتها المعاهدة وتعلق بكيفية غسل صهاريج الناقله بعد تفريغها من الزيت أو البترول ، وتعرف باسم إجراءات أو طريقة الشحن فوق الرواسب ، ولقد قللت تلك الطريقة بالفعل من كميات الزيت المتفرغة في البحر

See, David W. Abecassis & Richard L. Jarashow, Oil Pollution from Ships, International, United King Dom and United Stats Law and Practice, Stevens and Sons, London, 1985 p.24-26, see also, Healy and Sweeney, The Law of Marine Collision, op cit.p.270, see also, W. Tetley, International Maritime and Admiralty Law. Of cit.p.449

(٢) يقصد بالجنوح اصطدام أو احتكاك السفينة بأحد العوائق مما يترتب عليه ارتكازها علي الجسم الذي أحتكت به فترة من الزمن ، وقد يقع هذا الاحتكاك بقاع البحر أو بالشاطئ أو أثناء إبحار السفينة في أحد الموانئ أو الأنهار ، ولم ينظم المشرع المصري موضوع جنوح السفن ، بالرغم من أهميته ، لأن الجنوح كحادث بحري يشكل خطورة كبيرة ، كما أنه متكرر الوقوع في قناة السويس وفي نهر النيل ، ويرى استأذنا الدكتور حمد الله محمد حمد الله ، أنه يجب علي الفقه البحري تناول هذا الموضوع في كتاباته وتناوله بالدراسة ، نظراً لأهميته البالغة ، أنظر مؤلف سيادته ، القانون البحري ، طبعة ٢٠٠٨ ، المرجع السابق ، ص ٤٩٥-٥٠٠

(٣) أنظر د/ جلال وفاء محمدين ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية ، ٢٠٠١ ص ٦٠٥ ، د/ محمد توفيق سعودي ، المرجع السابق ، ص ٢٧.

والأمواج علي كل من السواحل الإنجليزية والفرنسية مسبباً أضراراً جسيمة لكل من الدولتين . ولقد أدت تلك الحادثة إلي تنبيه الرأي العام العالمي إلي خطورة تلوث البيئة البحرية بالزيت وجعلت المشرع الوطني ينتبه إلي التفاوت في التشريعات التي تحكم المسئولية عن تلوث البيئة البحرية علي المستويين الدولي والوطني ، ولقد وصل إحساس الرأي العام العالمي بهذه المشكلة إلي الحد الذي جعل البروفيسور Swan يعلق قائلاً " لقد كانت حادثة Torrey Canyon بمثابة الكتابة علي الحائط تذكر وتحث المجتمع الدولي علي ضرورة اتخاذ إجراءات فعالة وحاسمة للسيطرة علي تلك المشكلة⁽¹⁾

ثم تلا حادثة جنوح السفينة توري كانيون ، حادث تصادم السفينة السودانية أركويت مع السفينة الألمانية دورتموند بخليج بسكاي في مارس ١٩٧٠ ، وبعد قطر الأخيرة إلي الساحل الإسباني الشمالي تسربت منها كميات هائلة من المبيدات الحشرية السامة ألحقت ضرراً بالغاً بصناعة الصيد في إسبانيا ، وبعد ذلك وقع حادث جنوح السفينة أموكو قادس "Amoco Cadiz" ، والمملوك لشركة ليبيرية ، في المياه الإقليمية الفرنسية في ١٦ مارس ١٩٧٨ ، نتج عنه تسرب ٢٢٣ ألف طن من الزيت إلي البحر ، وبعد ذلك الحادث من أكبر حوادث تلوث البيئة البحرية بالزيت في تاريخ الملاحة البحرية حتي الآن ، ثم تلا ذلك حادث غرق السفينة إكسون فالديز "Exxon Valdes" علي سواحل ولاية ألاسكا الأمريكية مما تسبب في تلوث تلك السواحل بالزيت ، كل

(1) See, P N. Swan, International and National Approaches to Oil Pollution Responsibility: An Emerging Regime for A Global Problem, 50 Oregon. L. Rev. 1971 p .506

هذه الحوادث وغيرها الكثير أدت إلى حث المجتمع الدولي علي إيجاد حلول لتفادي المشاكل الناجمة عن التلوث البحري^(١)

ويمكن القول بأن حادث جنوح السفينة توري كانيون يعد نقطة البداية لاهتمام المشرع الدولي بحماية ضحايا التلوث البحري والبيئة البحرية ، حيث تقدمت حكومتي كل من إنجلترا وفرنسا بطلب إلي المنظمة البحرية الاستشارية الدولية IMCO لمواجهة مشكلة التلوث البحري ووضع إجراءات تكفل الحد منها وتقرير قواعد قانونية لحماية المضرورين من اثارها ، وبالفعل تمخض ذلك الطلب عن عقد معاهدتين هامتين هما المعاهدة الدولية الخاصة بالمسئولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث بالزيت ، والتي تسمى بمعاهدة بروكسل عام ١٩٦٩ ، والاتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت عام ١٩٧١ .

وبالإضافة إلي المعاهدتين السابقتين اجتمع الناقلون والمصدرون للبترول وقرروا وضع مشاريع أو أنظمة خاصة لسد النقص في معاهدة بروكسل عام ١٩٦٩ واتفاقية الصندوق عن طريق ما يسمى اتفاقية توفالوب وكريستال .

(١) ولقد استخدمت السلطات الفرنسية أكثر من ٤٠ سفينة لمعالجة التلوث الناجم عن جنوح السفينة أموكو قاديس ، واستعانت بأربعة آلاف ومائة بحاراً وبأربعين ألف جندي من الجيش الفرنسي وبأعداد كبيرة من المتطوعين المدنيين ، واستمرت عمليات تطهير ومعالجة التلوث بالزيت ٦٠٠ يوم وتكلفة قدرها نصف مليار فرنك فرنسي .

See, Nancy J.Eskenazi, Froum Non Convenience and Choice of law in Re: The Amoco Cadiz Oil Spill, 24 J. Mar. L& Com.1993 p 374-376 see also, Schoenbaum, op cit, p.873

كما كان من نتائج جنوح السفينة توري كانيون ، إبرام معاهدة MARPOL عام ١٩٧٣ ، والتي ركزت اهتمامها علي منع تلوث البيئة البحرية بالزيت . وقد دخلت هذه المعاهدة حيز النفاذ عام ١٩٧٨ ، وغطت بالإضافة إلي تلوث البيئة البحرية بالزيت التلوث بمواد أخرى ، ونظراً لأن بروتوكول عام ١٩٧٨ والمعدل لبعض أحكام هذه المعاهدة ، أصبح نافذ المفعول في الوقت الذي دخلت فيه المعاهدة حيز التنفيذ سميت المعاهدة باسم MARPOL 73/78.^(١)

وتسري هذه الأحكام ، كما ذكرنا ، علي تلوث البيئة البحرية بالزيت أيا كان مصدره سواء كان يرجع إلي الأفعال الإدارية أو المتوقعة ، أو يرجع إلي حوادث بحرية كالتصادم والجنوح .

المسئولية المدنية عن التلوث البحري

بالزيت الناتج عن التصادم وفقاً لمعاهدة بروكسل ١٩٦٩

(Civil Liability Convention 1969)

كما أشرنا ، أسرع المجتمع الدولي في أعقاب جنوح السفينة توري كانيون إلي وضع مجموعة قواعد قانونية تحكم المسئولية عن الأضرار التي تنتج عن تلوث البيئة البحرية بالزيت من خلال إبرام معاهدة بروكسل^(٢) عام ١٩٦٩ ، والتي تعد أول معاهدة دولية تضع تعويض

(1) See, Akintayo A. Ayorinde, Inconsistencies, Between OPA 90and MARPOL 73/78: What is The Effect on Legal Rigths and Obligations of The United Stats and Other Parties, to MARPOL 73/78, 25 J. Mar. L & Com. 1994 p.55.

(٢) ولقد تم تعديل هذه المعاهدة عام ١٩٧٦ من خلال بروتوكول لندن والذي استبدل الفرنك الذهبي بحقوق السحب الخاصة كوحدة حساب ، كما خضعت أيضاً =

المضرورين في الحسبان ، حيث اقتضت كل جهود المجتمع الدولي السابقة عليها علي الاهتمام بمنع تفري الزيت في البحر دونما أدني اهتمام بتقرير حماية للأطراف المضرورة من التلوث البحري بالزيت ، ولعل ذلك الهدف تجلي بوضوح من خلال مقدمة⁽¹⁾ المعاهدة والتي جاء فيها " اقتناعا من الدول الأطراف في المعاهدة بالحاجة إلي توفير تعويضات كافية للذين يعانون من أضرار ناتجة عن التلوث الناتج من تسرب أو تفريغ الزيت من السفن ، و رغبة في تقرير قواعد وإجراءات دولية موحدة للفصل في مسائل المسؤولية وتوفير تعويض كافي في مثل تلك الحالات ، فقد تم الاتفاق علي ما يلي... " ومن خلال مقدمة المعاهدة يتبين أنها تسعى لتحقيق هدفين هما :-

- ١- تعويض المضرورين من تلوث البيئة البحرية بالزيت .
 - ٢- العمل علي توحيد القواعد والإجراءات الدولية المتعلقة بالمسئولية عن التلوث البحري بالزيت .
- ولقد عملت المعاهدة علي تحقيق هذين الهدفين عن طريق إحداث توازن بينهم وبين تخفيف العبء علي ملاك السفن من خلال تحديد

=للتعديل من خلال بروتوكول لندن عام ١٩٨٤ ، إلا أن هذا البروتوكول لم ير النور حتي الآن ، وأخيراً خضعت للتعديل بموجب بروتوكول لندن عام ١٩٩٢ ، والذي أصبح نافذ المفعول عام ١٩٩٦ .

See, W. Tetley, International Maritime and Admiralty Law, op cit. p. 450, also Christopher Hill, op. cit. p. 420-426

(1) " convinced of the need to ensure that adequate compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the scape or discharge of oil from ships, desiring to adopt uniform international rules and procedure for determining questions of liability and providing adequate compensation in such cases" see, Swan. Op cit. p. 508

مسئوليتهم تجاه الضرورين من التلوث ، فهل حققت المعاهدة هذا التوازن ؟ وهل تمثل أحكام وقواعد تلك المعاهدة ثورة وابتكارا في مجال المسؤولية عن التلوث البحري ؟ أم هي مجرد إعادة تأكيد للقانون البحري العام ؟

يري كل من Jarashow ، Abecassis أن معاهدة CLC ، قد تضمنت العديد من القواعد التي تعد وقت إبرامها حلول جديدة مبتكرة ، وبالتالي تعد هذه المعاهدة من خلال قواعدها وأحكامها إضافة جوهرية لقواعد القانون البحري في مجال المسؤولية عن التلوث البحري بالزيت^(١).

بينما يري Teclaff ، أن معاهدة CLC ما هي إلا إعادة تأكيد بشكل دقيق ومحكم لقواعد القانون البحري العام ، والتي تقرر المسؤولية عن الأضرار التي تحدث بسبب السفينة علي عاتق الأشخاص المسؤولين عنها.^(٢)

ونري ، أن معاهدة CLC قد أضافت الجديد إلي قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية بالزيت ، فيكفي الضرورين من التلوث الناجم عن تصادم ناقلتي بترول إثبات ما لحقهم من أضرار لتقرير مسؤولية السفن المتصادمة عن التلوث بالزيت ، فضلاً عن القواعد والأحكام المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن المتصادمة التي تسرب منها الزيت والمختلفة ، كما سنري ، عن تلك الواردة في معاهدة بروكسل ١٩٥٧ ، ومعاهدة لندن ١٩٧٦ المعنيتين بتحديد مسؤولية مالك السفينة بوجه عام .

(1) See, Abecassis and jarashow, op cit. p.19

(2) See, Teclaff, International Law and the Protection of Oceans from Pollution, 40 Frodham L Rev. 1971 p.530

ونتعرض في هذا المطلب لمعاهدة CLC من خلال بيان موضوع ونطاق تطبيقها في فرع أول ثم بيان قواعد المسؤولية عن التلوث بالزيت في فرع ثاني .

موضوع ونطاق معاهدة بروكسل لسنة ١٩٦٩

لابد عند التعرض لدراسة أحكام معاهدة بروكسل لسنة ١٩٦٩ ، أن نحدد أولاً موضوع ونطاق هذه المعاهدة ، وذلك ببيان ما إذا كانت تسري علي جميع حالات التلوث البحري الناتجة عن التصادم ، بصرف النظر عن نوع المادة الملوثة ، أم أنها تسري فقط علي التلوث البحري بالزيت ، وكذلك بيان ما إذا كانت هذه المعاهدة تسري علي جميع حالات التصادم بين السفن البحرية والتي ينتج عنها تلوث بحري ، أم أنها تسري فقط علي التلوث الناتج عن التصادم بين طائفة معينة من السفن ؟

لقد كانت معاهدة ١٩٦٩ واضحة في هذا الخصوص ، حيث أكدت علي أن التلوث البحري الذي تغطية المعاهدة هو التلوث بالزيت وأنه يجب أن يكون التلوث ناشئاً عن سفينة.^(١)

١- الزيت.

كان أمام القائمين علي معاهدة بروكسل عام ١٩٦٩ العديد من الخيارات بشأن موضوع المعاهدة . هل يجب إدراج المواد الخطرة "Hazardous Substances" بالإضافة إلي الزيت ، باعتبارها من أهم أسباب تلوث البيئة البحرية؟ أم أنه يجب أن يقتصر موضوعها علي

(1) See, Healy, The International Convention on Civil Liability for Oil pollution Damage , 1 J. Mar. L & Com. 1970 p. 318 see also. Susan Hodges and Christopher Hill, op. cit. p.140 , 141 see also, Martin Davies and Anthony Dickey, op. cit., p.552

التلوث بالزيت فقط ؟ وهل يجب التمييز بين الزيت غير النظيف
"Persistent Oil" ، مثل الزيت الخام "Crude Oil" ، وزيت الوقود
والزيت الذي توجد به نسبة عالية من الشوائب "Residual Oil" وبين
الزيت النقي "Non- Persistent Oil" مثل الجازولين والكيروسين
وزيت الديزل الخفيف؟

طالب مندوب كل من الكويت وهولندا بمد نطاق المعاهدة
ليشمل بالإضافة إلي التلوث بالزيت التلوث بالمواد الخطرة ، إلا أن هذا
الاقتراح قوبل بالرفض من باقي أطراف المعاهدة ، وذلك استناداً إلي أن
قصر المعاهدة التلوث بالزيت فقط يجعلها فعالة وبسيطة " Effective
and simple" ، وأن التلوث بالمواد الخطرة يجب أن تخصص له
معاهدة مستقلة تحت رعاية المنظمة البحرية الاستشارية الدولية . وبناء
علي ذلك جاءت المادة الأولى فقرة ٥ من المعاهدة معبرة عن رأي الأغلبية
عندما عرفت الزيت بأنه " أي زيت غير نظيف مثل الزيت الخام أو زيت
الوقود وزيت الديزل الثقيل وزيت التشحيم وزيت الحوت سواء كان
محمولاً علي السفينة كبضاعة أو في مخازن وقودها".^(١)

(1) Art, 1(5)" any persistent oil, such as crude oil, heavy diesel oil, lubricating oil and whale oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship"

ولقد تم إضافة كلمة ثقيل كي يتطابق تعريف الزيت مع التعريف الذي ورد في معاهدة
١٩٥٤ الخاصة بمنع التلوث بالزيت ، وتم إدراج زيت الحوت بناء علي اقتراح
المندوب الياباني ، علي أساس أن زيت الحوت ينقل أيضاً سائياً ، كما أنه غير
نظيف ولزج مثل الزيت الثقيل ، غير أنه مع الوقت تبين أن زيت الحوت يختلف عن
=غير، من الزيوت وهذا ما يبرر حذفه من تلك المادة .

=See, Wu Chao, Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and compensation, Kluwer law, London, 1996 p.39, see also, Susan Hodges and Christopher Hill, op cit, p.147

ويتبين من هذا النص أن مناط تطبيق تلك المعاهدة يعتمد علي

أمرين هما :-

١- نوع الزيت المنقول علي السفينة ، والتي حصرته في الزيت غير النظيف وأعطت امثله كثيرة عليه ، إلا أنها لم تقدم لنا تعريفا للزيت غير النظيف ، وما هي المعايير التي يمكن لاستناد إليها للتمييز بينه وبين الزيت النقي .

٢- الطريقة التي يتم بها نقل الزيت علي السفينة ، حيث كانت المعاهدة صريحة وواضحة في هذا الأمر من خلال نصها علي الزيت المنقول كبضاعة ، وكذلك زيت الوقود .

٢- السفينة:

عرفت المادة ١/١ من معاهدة CLC السفينة بأنها " أي منشأة أو أداة بحرية من أي نوع تنقل بشكل فعلي الزيت سائياً كبضاعة"^(١) ويتبين من ذلك التعريف أن المعاهدة قد تبنت تعريفاً موسعاً للسفينة ، يتفق مع هدفها في السيطرة علي مشكلة التلوث البحري بالزيت. ولكن ثمة تساؤل يثور ، هل تنطبق هذه المعاهدة علي أي سفينة تنقل الزيت سائياً كبضاعة ؟ أم أن سريرانها يقتصر فقط علي السفن المخصصة لنقل الزيت ؟

ذهب الرأي الراجح - وبحق - إلي أنه لا يقتصر تطبيق معاهدة CLC علي ناقلات البترول بدليل أنها تخرج من نطاق تطبيق المعاهدة بعد تفرغها من البضاعة (الزيت) المنقولة عليها ، بما يعني أن مناط

(1) See, Healy and Sweeney, The Law of Marime Collision, op cit p. 318 see also, Samir Mankabady, op. cit. p.386.

تطبيق المعاهدة ينصب أساساً علي نقل الزيت سائباً كبضاعة سواء كان يتم نقله من خلال ناقلة أم من خلال سفينة عادية ، أو حتي في صندل طالما كان قادراً علي القيام بهذه المهمة.^(١)

ويترتب علي ذلك أن معاهدة CLC ، تسري علي التلوث البحري بالزيت الناتج عن تصادم السفن البحرية غير المصممة لنقل الزيت طالما كانت هذه السفن تنقل الزيت سائباً كبضاعة .

إلا أنه ، وطبقاً لنص المادة ١١ من المعاهدة ، تستبعد السفن الحربية والسفن الأخرى المملوكة للدولة والمخصصة لأغراض غير التجارية من نطاق تطبيق المعاهدة . ولقد اعترضت بعض الدول عل بذلك الأمر علي أساس أن هدف الضرورين تعويضاً كافياً ، ولذلك لم يكن هناك مسوغاً لاستبعاد تلك السفن من نطاق تطبيق المعاهدة ، وكان الهدف من استبعاد تلك السفن من المعاهدة تحفيز وتشجيع الدول علي التصديق عليها ، غير أنه ، وبمقتضى المادة ١١ فقرة ٢ تنطبق تلك المعاهدة علي السفن المملوكة للدولة إذا كانت مخصصة لأغراض تجارية وهو الأمر المتفق مع العرف السائد في القانون الدولي ، والذي يرفع الحصانة عن الدولة في حالة موافقتها علي التعامل كفرد من الأفراد من خلال ممارستها للتجارة.^(٢)

(1) see, Abecassis and Jarashow, op cit. p. 195 see also, Swan, op cit. p.524 see also, Z. Oya Ozcayir. Op cit. p.213

(٢) أنظر د/ محمود سمير الشرفاوي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ٢٣٤ ،

د/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ١٥٨ ، ١٥٩ ،

د/محمد توفيق سعودي ، المرجع السابق ، ص ٢٩

وثمة تساؤل آخر يثور حول مدى انطباق معاهدة CLC علي التلوث البحري بالزيت الناتج عن تسرب الزيت من حطام سفينة أو ناقلة غارقة نتيجة للتصادم؟ يري Simon عدم انطباق المعاهدة ، علي أساس أنه لا يمكن اعتبار الزيت علي حطام السفينة الطافي أو الغارق في الماء بطاعة ، وعلي العكس م ذلك يري Abecassis, Jarashow ، أن التلوث البحري نتيجة تسرب الزيت من حطام السفينة يندرج تحت نطاق معاهدة CLC ، شريطة أن يكون ذلك التسرب نتيجة للحادثة التي تسببت في جعل السفينة حطاماً⁽¹⁾ ولكن هذا الرأي يتسم بالغموض والتناقض ، لأن معاهدة ١٩٦٩ لم تورد في تعريف السفينة أي إشارة للحطام ، كما أنه يشترط أن تكون السفينة ناقلة للزيت كبضاعة لسريان المعاهدة وذلك لا يتوافر في الزيت الباقي علي هيكل أو حطام السفينة لأنه لا يمكن بيعه.

وطبقاً لنص المادة الثانية من المعاهدة ، تنطبق هذه المعاهدة فقط علي أضرار التلوث التي تحدث في البحر الإقليمي لدولة متعاقدة وعلي التدابير المتخذة لمنع أو تقليل تلك الأضرار ، كما تسري هذه المعاهدة أيضاً ، وفقاً للرأي الراجح ، علي التدابير المتخذة خارج البحر الإقليمي ، لمنع التلوث بالزيت من قبل الدولة الساحلية.⁽²⁾

(1) See, Abacassis and Jarashow, op cit. p . 199.

(2) See, Samir Mankbady, op cit. p.387 see also, Healy and Sweeney. The Law of Marine Collision, op cit. p 212

ولقد تم مد نطاق تطبيق هذه المعاهدة بموجب المادة ٣ من بروتوكول ١٩٩٢

المعدل لمعاهدة CLC ليشمل المنطقة الاقتصادية الخالصة " Exclusive Economic Zone".

أخيراً ، تطبق معاهدة CLC علي تسرب أو تفريغ الزيت من السفينة كنتيجة لحادث أو سلسلة حوادث ، وبالتالي فهي تسري علي التسرب العرضي "Accidental Escape" ، وعلي التفريغ العمدي "Deliberate Discharge" كتفريغ كميات من الزيت لتخفيف حمولة السفينة بعد تعرضها لحادث تصادم أو جنوح ، ونظراً لسريان هذه المعاهدة فقط علي تسرب أو تفريغ الزيت ، ولا علي الأضرار اللاحقة الناتجة عن تلك التدابير ، وعلى ذلك فإن الدعاوي المتعلقة بتكاليف الإجراءات المتخذة بعد تصادم ناقلتي بترول لمنع تسرب الزيت عن طريق نقله علي سفينة أخرى لمعاهدة CLC ، وتطبيقاً لذلك رفض الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت دفع تعويضات للحكومة الإنجليزية عن تكاليف الإجراءات الوقائية المتخذة منها علي أثر تصادم إحدى ناقلات البترول المحملة بزيوت التشحيم مع سفينة أخرى نتج عن تسرب كميات من زيت الديزل الخفيف (زيت نظيف) ، واستند الصندوق في رفضه لدفع التعويضات علي عدم سريانة ومعاهدة CLC علي تكاليف الإجراءات الوقائية في حالات مجرد التهديد "Pure Threat" بتسرب أو تفريغ الزيت .^(١)

(١) الحادث طبقاً لنص المادة ٨/١ من معاهدة CLC هو "أي حادث أو سلسلة حوادث ذات منشأ واحد تتسبب في أضرار التلوث " وبذلك فإن كلمة حادث تتضمن التصادم ولكن في حالة حدوث تصادم بين سفينتين نتج عنه تسرب للزيت من كليهما فإن تسرب الزيت من كل سفينة بعد حادثاً منفصلاً ، مما يؤدي إلي قيام مسؤوليتين منفصلتين ، لأن المعاهدة تطبق علي تسرب وتفرغ الزيت وليس علي الحادث الذي تسبب في حدوث التسرب أو التفرغ.

see, Marsden, op cit.p.415 see also, w. Tetley, International Maritim ..., op cit. p. 198.

قواعد المسؤولية عن التلوث بالزيت الناتج عن التصادم

طبقاً لمعاهدة CLC

يعد تحديد المسئول عن التلوث ، وكذلك أساس مسئوليته أهم الموضوعات التي تعرضت لها المعاهدة ، وكانت محل نقاش وجدال كبير بين الأطراف المتعاقدة ، من خلال المؤتمر الذي عقد في لندن وانتهى إلى إبرام المعاهدة على الشكل الذي بين أيدينا الآن .

أولاً : المسئول عن التلوث البحري بالزيت :-

كان من بين الأسئلة التي عرضت على أطراف المعاهدة ، من المسئول عن التلوث ؟ هل هو مالك البضاعة (الزيت) ؟ أم المسئول عن السفينة ؟ فإذا كان الأخير فهل هو مجهزها أو ملكها؟ والإجابة على تلك التساؤلات كانت محور المفاوضات والمناقشات بين الأطراف ، ونعرض لما دار في تلك المفاوضات فيما يتعلق بالإجابة عن تلك الأسئلة ، وكذلك لمبررات المعاهدة في الوصول إلى الإجابة .

ذهب فريق⁽¹⁾ من الدول المتعاقدة إلى ضرورة أن يكون مالك البضاعة (الزيت) هو المسئول عن التلوث مع إمكانية رجوعه على السفينة الناقلة إذا أثبت وقوع خطأ أو إهمال من جانبها ، وتزعمت إيرلندا الدول القائلة بهذا الرأي ، واستندوا لرأيهم على المبررات التالية

-:

(1) See, Wu Chao, op cit. p. 51-52

١- أن التلوث الذي عنيت المعاهدة بمعالجته هو التلوث البحري بالزيت أي أن مصدره هو البضاعة ، ومن ثم فإن خطورة التلوث بالزيت تكون ملتصقة بالبضاعة وليس بالسفينة .

٢- أن مالك البضاعة هو الطرف الأكثر ملاءة من الناحية المالية ، فهو أقدر علي تعويض المضرور من التلوث من مالك السفينة ، وفي الحالات التي تكون فيها البضاعة مملوكة لأكثر من شركة ، يكونون مسئولين مشتركين ومنفردين عن تعويض المضرور "Join and Several" .

٣- تقرير المسئولية الموضوعية للسفينة الناقلة عن أضرار التلوث يمثل خروجاً علي قواعد القانون البحري التي توجب تأسيس المسئولية علي الخطأ ، في حين تقرير المسئولية الموضوعية علي مالك البضاعة (الزيت) لا يعد خروجاً علي قواعد القانون البحري ، وذلك نظراً لما يسفر عنه نقل الزيت بجرأً من نشوء خطر صناعي جديد يبرر قيام مسئولية مالك الزيت علي أساس المسئولية الموضوعية .

ولقد أيد بعض الفقه هذا الرأي ، حيث ذهب البروفسور Chauveau إلي أنه يجب أن يضطلع مالك البترول أو الزيت المنقول بجرأً بالمسئولية عن تسريه أو تفريغه في البحر ، لأنه لو افترضنا أن السفينة توري كانيون كانت محملة بشحنة خمر ، مثلاً ، فلا يمكن انعقاد مسئولية مالك الشحنة ، لكن الأمر يدق في حالة الزيت ، لأنه يعد بضاعة خطيرة بطبيعتها ، ومن ثم يجب تقرير مسئولية مالكيها عن الأضرار الناتجة عنها^(١)

(1) P. Chauveau, Pollution des Mers par Les Hydrocarbures, Dalloz, Paris 1969 p.192.

- إلا أن هذا الرأي لم يجد أي صدى⁽¹⁾ من قبل الدول الأخرى المتعاقدة وتم رفضه ، وذلك بسبب الصعوبات العملية التي يؤدي إليها :-
- ١- أن هدف المعاهدة هو ضمان حصول المضرورين من التلوث علي التعويض الكافي وذلك يستوجب إتاحة ايسر الوسائل التي تمكنهم من الحصول علي التعويضات ، ولا يتحقق ذلك بتقرير مسئولية البضاعة لأنه يكون من الصعب عمليا علي المضرور التعرف علي مالكاها ، والذي يكون عرضة للتغيير باستمرار طوال المدة التي يستغرقها نقل البضاعة في البحر .
 - ٢- أثارت فرنسا مشكلة أخرى بالنسبة لهذا الرأي ، تتعلق بصعوبة تحديد مصدر التلوث هل هو البضاعة المشحونة؟ أم مستودعات الوقود في السفينة ؟ فإذا لم يكن الشاحن أو مالك البضاعة هو المسئول عن مصدر التلوث الأخير فمن يكون المسئول ؟
 - ٣- وهو الأهم ، أن ذلك الرأي يتعارض مع موقف المشرع الفرنسي من تحديد المسئول عن تلوث البيئة البحرية بالزيت ، والذي يقرر مسئولية مالك السفينة بوصفه حارساً سواء بالنسبة للسفينة أو بالنسبة للبضاعة ، لأنه يكون له السيطرة علي كل منهما ، فهو

=بينما يري Covare ، الرئيس السابق لجمعية القانون البحري الفرنسية ، عكس ما ذهب إليه Chauveau علي أساس أن أضرار التلوث لا تكون ناتجة عن طبيعة البضاعة المنقولة ، إنما تكون نتيجة للتصادم أو للجنوح الذي أدى إلي تفرغ أو تسرب الزيت في البحر وأن البضاعة ليست بالطبع هي السبب في هذا التصادم أو الجنوح .

See, Wu Chao, op cit. p . 26.

(1) see , Gotthard Gauci, Oil pollution at Sea: Civil Liability and Compensation for Damage, John Wiley & Sons, New York, 1977 p. 89-90

الوحيد الذي يستطيع منع حادث التصادم ، الذي أدي إلي تسرب الزيت وليس مالك البضاعة .

وعلى ذلك أقرت المعاهدة رأي الفريق الآخر من الدول المتعاقدة والذي ذهب ، إلي أن المسئولية عن الأضرار الناشئة عن التلوث تقع علي عاتق مالك السفينة باعتباره المسئول عن إدارتها وملاحتها وليس المجهز أو مالك البضاعة ، كما أن جعل مالك السفينة هو المسئول يحقق مصلحة المضرور من التلوث ، حيث يكون من السهل عليه تحديد مالك السفينة أكثر من تحديد من هو المجهز أو مالك البضاعة ، ولقد عرفت المادة ٣/١ من معاهدة CLC مالك السفينة ، بأنه هو الشخص أو الأشخاص المسجلين كأصحاب للسفينة وإن لم يكن هناك تسجيل للسفينة فهو الشخص أو الأشخاص المالكين للسفينة ، علي أنه في حالة السفينة المملوكة من قبل الدولة والمنشغلة من جانب شركة مسجلة في تلك الدولة علي أنها مشغل السفينة ، فإن تعبير المالك يعني مثل هذه الشركة^(١).

ويعد المبدأ الذي تضمنه المادة ٤/٣ من معاهدة CLC ، ولحد من أهم المبادئ المميزة لتلك المعاهدة حيث تقضي هذه المادة بأنه لا ترفع دعوى التعويض عن ضرر التلوث ضد المالك إلا بمقتضي هذه المعاهدة ، كما لا ترفع دعوى بخصوص أضرار التلوث بمقتضي هذه المعاهدة أو

(1) Art.1(3)' provides " owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or , in the absence of registered, the person or persons owing the ship. However, in the case of a ship owned by a state and operated by a company which in that state is registered as the ship's operated " owner" shall mean such company" see, Gotthard Gauci, op cit. p . 90 see also, Z. Oya Ozcayir, op cit. p. 214 , 215 see also, Samuel Bergman, No Fault Liability for Oil Pollution Damage, 5 J. Mar. L& Com. 1974 p. 21, 22

غيرها ضد مستخدمى أو وكلاء مالك السفينة ، ومؤدى ذلك أن مالك السفينة المسؤولة عن التلوث والمضروب من التلوث لا يستطيعان الاستناد إلى أى قانون وطنى لتعزير موقفهما فى دعوى التعويض عن الأضرار التلوث ، بل والأكثر من ذلك أنه فى الحالات التى تخضع فيها حادثة التصادم أو الجنوح التى أدت إلى التلوث لمعاهدة CLC ، ويتقرر فيها إعفاء مالك السفينة من المسؤولية عن التلوث فإن المضروب من التلوث لا يجد أى وسيلة أخرى للرجوع على مالك السفينة.⁽¹⁾

ويلاحظ أن نص المادة ٤/٣ من معاهدة CLC ، عندما يستبعد دعاوى التعويض عن ضرر التلوث المقامة على أساس آخر خلاف المعاهدة لا يقصد إلا الدعاوى المقامة ضد مالك السفينة ، وبمفهوم المخالفة فإن المعاهدة لا تمنع على الإطلاق إقامة دعوى التعويض عن التلوث بالزيت وفقاً للقواعد العامة ضد كافة الأشخاص الآخرين غير مالك السفينة وتابعيه ووكلائه ، عندما يتسبب خطرة كلياً أو جزئياً فى حدوث التصادم الذى أدى إلى تسرب الزيت وحدوث الضرر. فعلى سبيل المثال عندما تكون ناقلة البترول محلاً للاستغلال بواسطة مجهز غير مالك ، فإن المضروب من التلوث يمكنه إقامة دعواه ضد هذا المجهز على أساس خطته أو خطأ تابعيه طبقاً لنصوص قوانينه الوطنية ، كذلك أيضاً فى حالة حدوث تصادم بين ناقلة بترول وسفينة أخرى غير ناقلة للبترول ووقوع ضرر التلوث بالزيت ، فإن المضروب من التلوث يستطيع الرجوع على مالك أو مجهز السفينة الأخرى المتسببة فى التصادم طبقاً للقوانين الوطنية ، بالرغم من مصلحته فى إقامة دعواه ضد مالك الناقلة طبقاً لمعاهدة CLC ، حيث أنها تقرر المسؤولية الموضوعية عن التلوث بالزيت وعادة ما

(1)See, Samir Mankabady, op cit. p.389 see also, Gottthard Gauco, op. cit. p 91

يفضل المضرور من التلوث إقامة دعواه ضد السفينة غير الناقلة طبقاً لقانونه الوطني ، إذا نتج عن التصادم الناقلة أو تعرضها لأضرار جسيمة ، ففي مثل هذه الحالة ليس للمضرور مصلحة في تتبع مالك سفينة يتوقف يساره علي مدي حالتها بعد حدوث التصادم . كما أن الخطر الوارد في المادة ٤/٣ من المعاهدة لا ينطبق في الأحوال التي يقع فيها حادث التلوث أثناء أعمال إصلاح وصيانة الناقلة أثار تعرضها لعطل ماء مثال ذلك حادث تصادم ناقلة البترول السويدية في ١٠ مايو ١٩٦٧ بأحد الأرصفة أثناء إصلاحها في ميناء مارسيليا مما ترتب عليه شقها وتسرب حوالي ٦٠٠ طن من زيت الوقود الثقيل ، لأنه لا يمكن اعتبار ورشة الإصلاح تابعاً لمالك الناقلة ، ومن ثم يجوز للمضرور من التلوث إقامة دعوى التعويض ضدها علي أساس قواعد القانون الوطني.^(١)

وتقضي المادة الرابعة من معاهدة CLC ، بأنه عند حدوث تسرب أو تفريغ للزيت من أكثر من سفينة ، كما في حالة تصادم ناقلتي بترول ، فإن ملاك السفن المتصادمة يكونون مسئولين مشتركين ومنفردين عن كل الأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت ، ويشترط لانعقاد المسئولية المشتركة والمنفردة لملاك السفن المتصادمة في هذه الحالة أن يثبت المضرور من التلوث الزيت الذي تسرب أو السفينة التي تسرب منها وأدي إلي ضرر التلوث.^(٢)

(١) أنظر / محمد السيد أحمد الفقي ، المسئولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت ، رسالة دكتوراه ، جامعة الإسكندرية ، ١٩٩٧ ، ص ١٧٠ ، ١٧١

(٢) أنظر د/محمود سمير الشراوي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ٢٣٥، د/مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ١٥٩، د/محمد توفيق سعودي ، المرجع السابق ، ص ٣٥.

ثانياً : أساس المسؤولية عن التلوث :

كانت مسألة تحديد أساس مسؤولية مالك السفينة الناقلة للزيت ، أهم الموضوعات المثارة أمام الدولة المتعاقدة ، واستغرقت كثيراً من الوقت للوصول إلي رأي نهائي بشأنها .

وكان مبعث صعوبة وطول المفاوضات يرجع إلي أن تأسيس مسؤولية مالك السفينة علي الخطأ من شأنه إضافة معاناة وأضرار أخري للمضرورين من التلوث ، نظراً لصعوبة إثبات خطأ الناقلة ، كما أنه يؤدي إلي ضياع حق المضرورين في الحصول علي التعويض في الحالات التي ينتفي فيها خطأ مالك السفينة ، هذا بالإضافة إلي العصر الحديث قد عرف كثيراً من الأضرار التي لا يمكن نسبتها إلي شخص معين ، كما أن تأسيس المسؤولية من ناحية أخري علي خطورة البضاعة المنقولة وبالتالي تقرير المسؤولية الموضوعية علي مالك السفينة يمثل نوعاً من الظلم والإجحاف تجاهه ، لأنه ليس له أي دور في كون البضاعة المنقولة تمثل خطورة⁽¹⁾

ولقد تجلت صعوبة تلك الأمر في موقف القائمين علي كتابة مشروع المعاهدة ، حيث قدموا نسختين إلي مؤتمر لندن عام ١٩٦٩ وتركوا تحديد أساس المسؤولية لقرار الأطراف المتفاوضة في المؤتمر.⁽²⁾ واستند الرأي القائل بتأسيس مسؤولية مالك السفينة علي الخطأ ، إلي أن ذلك يحقق مصلحة مالك السفينة في الحصول في تأمين ضد مسؤوليته ، لأن تقرير المسؤولية الموضوعية عليه يجعل حصوله علي تأمين ستعمل علي مضاعفة اقساط التأمين . كما أنه ليس هناك حاجة لتقرير

(1) See, Wu Chao, op. cit. p.57

(2) Ibid. p. 57

المسئولية الموضوعية لمالك السفينة لأنه من النادر أن يكون الحادث الذي أدى إلى التلوث واقعاً بدون خطأ مالك السفينة⁽¹⁾

بينما استند الرأي القائل بتقرير المسؤولية الموضوعية ، والذي تزعمته فرنسا ، إلى أن حماية المضرور من التلوث تفرض لأخذ به ، كما أن تأسيس المسؤولية علي الخطأ من شأنه إطالة أمد النزاع وصعوبة الإثبات بالنسبة للمضرور مما يؤدي إلي زيادة أعبائه وتكاليفه ، هذا بالإضافة إلي أنه لا يوجد مبرر لترك المضرور لمشاق الإثبات ، في نفس الوقت الذي تجني فيه شركات النقل أرباحاً طائلة من نقل البترول.⁽²⁾

ولقد تمكن المتعاقدون في الأيام الأخيرة للمؤتمر من الوصول إلي حل وسط بين كل من الرأيين السابقين عن طريق تقرير المسؤولية الموضوعية لمالك السفينة في مقابل إنشاء صندوق تعويض للمضرورين يخفف من وطأة المسؤولية الموضوعية لملاك السفن ، بالإضافة إلي إعفاء مالك السفينة من المسؤولية عن التلوث إذا كان نتيجة لأحد الأسباب الواردة في المادة الثالثة فقرة ٢ من المعاهدة ، والتي تنص علي أنه " لا يكون المالك مسئولاً عن الضرر الناشئ عن التلوث إذا أثبت أن ذلك الضرر (a) ناشئ عن عمل حربي أو عدائي أو حرب أهلية أو عصيان أو ظاهرة طبيعية حتمية وقاهرة لا يمكن مقاومتها (b) ناشئ بشكل كلي عن فعل أو امتناع من قبل طرف ثالث مع النية بإحداث الضرر (c) ناشئ بشكل كلي عن فعل خاطئ من قبل الحكومة أو أي سلطة مسئولة عن تقديم المساعدات الملاحية أثناء قيامها بتلك الوظيفة . وهناك سبباً رابعاً نصت عليه المادة الثالثة فقرة ٣ " إذا ثبت أن ضرر التلوث ناشئ

(1) See, Gotthard Gauci, op. cit. p.18

(2) See, Wu Chao, op cit. p . 57, 58 , see also, Gotthard Gauci, op cit. p . 19.

بشكل كلي أو جزئي عن فعل أو امتناع واقع بنية إحداث الضرر من الشخص المضرور أو من إهمال ذلك الشخص وعليه يمكن إعفاء المالك كلياً أو جزئياً من المسؤولية قبل هذا الشخص".⁽¹⁾

ويلاحظ بالنسبة للحالة الأولى من حالات الإعفاء من المسؤولية . أن سبب الإعفاء أضيق بكثير من مفهوم القضاء والقدر "Act of God" ، ومن ثم لا تشمل حالات التلوث بالزيت الناجم عن تصادم بما في ذلك ، وفقاً للرأي الراجح ، التصادم القهري أو الحتمي ، أما بخصوص الحالة الثانية يستطيع مالك السفينة الاستناد عليها لإعفائه من المسؤولية عن التلوث بالزيت الناتج عن التصادم ، إذا أثبت أن التصادم يرجع إلي خطأ العمدي للسفينة الأخرى ، ويشترط لاستفادة مالك السفينة من هذا الاستثناء ألا يكون له أو لتابعيه البحريين بد في حدوث التصادم الذي نتج عنه التلوث ، ويستفاد ذلك من كلمة كلي "Wholly" ، الواردة في هذا الاستثناء ، وبالنسبة للحالة الثالثة . يمكن لمالك السفينة الاستفادة منها وذلك في الحالات التي يرجع فيها التصادم إلي إهمال الحكومة أو غيرها من السلطات في تزويده بالخرائط التي تبين لربان السفينة المواقع الملاحية المحفوفة بالمخاطر ، أو لفشلها في

(1) Art.3(2)stats" no liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that. The damage: (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war. Insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character, or (b)was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party, or(c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the excecise of that function " see, Abecassis and Garashow, op cit. p . 205. See also Healy and Sweeney, The Law of Marine Collision, op cit. p . 272. See also Marsden, op cit. p . 417.418.

إضاءة حطام السفن الغارقة ، وأخيراً بالنسبة للحالة الرابعة من الإغفاء من المسؤولية ، فإنها تعالج حالة مساهمة المضرور من التلوث بالزيت بخطته أو إهماله في وقوع الحادث الذي نتج عنه التلوث.^(١)

وطبقاً للمادة الخامسة من معاهدة CLC ، لمالك السفينة تحديد مسؤولية عن أضرار التلوث بالزيت وذلك بخصوص أي حادث واحد بمبلغ إجمالي مقداره ٢٠٠٠ فرنك عن كل طن من حمولة السفينة ويحدد أقصى ٢١٠ مليون فرنك ، ويحرم مالك السفينة من تحديد مسؤوليته في حالة وقوع الحادثة التي أدت إلى تسرب أو تفريغ الزيت بسبب خطته الشخصي.^(٢)

ويترتب علي تقرير المسؤولية الموضوعية علي مالك السفينة لتلوث البيئة البحرية بالزيت ، أنه في حالة حدوث تصادم بين ناقلتي بترول بسبب خطأ من جانب سفينة أخرى تتعقد مسؤولية الناقل التي تسرب منها الزيت أو تكونا مسؤولتين بالتضامن عن أضرار التلوث في حالة تسرب الزيت من كليتهما ، بالرغم من عدم مسؤوليتهما عن التصادم ، إلا أنه طبقاً للمادة ٥/٣ من معاهدة CLC ، يكون للسفينة أو للسفن التي تسرب منها الزيت بعد دفع التعويض عن أضرار التلوث الرجوع علي

(1) See, Marsden, op. cit. p.417,418 see also, Samir Mankabady, op cit. p.389,390.

(٢) أنظر د/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، المرجع السابق ص ١٦٠ ، د/محمود سمير الشرتاوي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ٢٣٥ ، ٢٣٦ ، د/ محمد توفيق سعودي ، المرجع السابق ، ص ٣٥ ، ريان / مدحت عباس خلوص ، المرجع السابق ، ص ٣٠٤ ، ٣٠٥ .

السفينة التي تسببت بخطتها في حدوث التصادم الذي أدى إلى التلوث
بالزيت.^(١)

المسئولية عن التلوث البحري بالزيت الناتج عن التصادم وفقاً لأنظمة التعويض الخاصة

(CRISTAL, TOVALOP)

بالإضافة إلى اهتمام المجتمع الدولي بمشكلة تلوث البيئة البحرية
بالزيت عن طريق إبرام عدة معاهدات دولية تعالج ذلك الموضوع ، أهتمت
أيضاً شركات النفط وشركات نقل البترول بتلك المشكلة ، من خلال
المساهمة في مساعدة المضرورين من التلوث وذلك بوضع أنظمة للتعويض
أعدتها وتابعت تنفيذها . ولقد كان لتلك الأنظمة دوراً كبيراً في
التصدي لمشكلة التلوث البحري بالزيت ، حيث تميزت بسرعة الإعداد
والتنفيذ فكانت استجابة فورية لحادثة السفينة توري كانيون . كما
استطاعت تغطية الفترة بين انعقاد معاهدة بروكسل ١٩٦٩ وبين نفاذها ،
حيث عقدت تلك المعاهدة عام ١٩٦٩ ولكنها أصبحت نافذة عام ١٩٧٥
، كما تبدوا أيضاً أهمية تلك الأنظمة في أنها أكملت أوجه النقص في
معاهدة ١٩٦٩.^(٢)

(1) art.3(5) stats" nothing in this convention shall prejudice any
right of recourse of the owner against third parties" see,
Gotthard Gauci, op cit. p . 92 see also, Samir Mankabady, op cit.
p.389.

(2) See, Christopher Hill, op cit. p.431-436 see also, Wu Chao, op
cit. p.101-102 see also, Z. Oya Ozcayir, op cit. p 228 see also
Frederick J. Carr, Statutory Liability for Oil Pollution From
Vessel in Martine Environment,3 U.S.F. Mar.L.J.1991.
P.315,316

ويلاحظ أنه منذ دخول اتفاق توفالوب حيز التنفيذ في ٦ أكتوبر ١٩٦٩ ، وحتى عام ١٩٧٥ كان حوالي ٩٩٪ من أسطول البترول العالمي مغطي بهذا الاتفاق ، مما يفيد أن جميع حالات التلوث الناتجة عن تصادم أو جنوح السفن التي ينطبق عليها هذا الاتفاق كانت تخضع لأحكامه فيما يتعلق بتعويض المضرورين عن أضرار التلوث بالزيت .^(١)

وكلمة TOVALOP ، هي الحروف الأولى من "Tanker owner , Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution" والتي تعني الاتفاق الودي بين ملاك الناقلات بشأن المسؤولية عن التلوث بالزيت. ولقد تم إبرام هذا الاتفاق بواسطة سبعة مالكين لناقلات بترول ، في يناير عام ١٩٦٩ واصبح نافذ المفعول في أكتوبر من نفس العام ، ويبدو هدف ذلك الاتفاق من خلال مقدمته التي جاء فيها ، إن هذا الاتفاق يعكس آراء الموقعين عليه من أن ، قواعد القانون البحري التقليدي لا تكفل تعويض الحكومات الوطنية أو مالكي الناقلات عن المصروفات والنفقات التي يتكبدها لتجنب أو لتخفيفاً ضرر التلوث البحري الناتج عن تفريغ الزيت في البحر أو عن الحوادث البحري ، ويتبين من ذلك أن نوفالوب هو نظام لتعويض الحكومات لا الأفراد عن النفقات اللازمة لتنظيف السواحل .^(٢)

(١) أنظر د/ محمد توفيق سعودي - المرجع السابق ، ص ٦٩ ، د/ عبد الحكيم محمد عثمان ، أضرار التلوث البحري بين الوقاية والتعويض ، دار الثقافة الجامعية ، القاهرة ، ١٩٩٢ ، ص ٢٣٧

(٢) راجع في شأن اتفاقي كريستال وتوفالوب المقالات التالية :-

(a) Healy and Paulsen, Marine Oil Pollution and The Water Quality Improvement Act. of 1970, 2.J. Mar. L& Com. 1970 p. 537,554, 555.

(b) Newman, Oil on Troubled Water, The International Control of Pollution, 2 J. Mar. L. & Com. 1971 p.349,350.=

أما CRISTAL ، فتمثل الحروف الأولى لـ "Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution" ، ويعني الاتفاق التكميلي لمسئولية ناقلات البترول عن التلوث بالزيت ، وقد تم إبرام هذا الاتفاق عام ١٩٧١ بواسطة شركات البترول كمالكة للزيت غير التنظيف الذي يتم نقله كبضاعة ويهدف هذا الاتفاق إلى تكملة اتفاقية الصندوق المبرمة ببروكسل عام ١٩٧١ ، ويهدف كذلك إلى تكملة التعويض المدفوع طبقاً لاتفاق توفالوب ، أو طبقاً لمعاهدة CLC.^(١)

مقارنة بين اتفاق توفالوب ومعاهدة CLC

نشير بداية إلى أن حادث جنوح السفينة توري كانيون والذي أسفر عن تلوث السواحل الإنجليزية والفرنسية بالزيت الخام كان هو الدافع الرئيسي لإبرام معاهدة بروكسل عام ١٩٦٩ (معاهدة CLC) ، وكذلك اتفاق توفالوب ، وبذلك تكون بواعث المعاهدة والاتفاق واحدة. وتتمثل الفروق الجوهرية بين معاهدة CLC وبين اتفاق توفالوب في الآتي :-

أولاً : يقتصر التعويض طبقاً لاتفاق توفالوب على الحكومات فقط لا الأفراد ، وذلك نظير الزيت تكاليف إزالة البقع الزيتية ، كما يشمل أيضاً تكاليف منع تسرب أو تفريغ الزيت عندما يوجد تهديد جدي بذلك ، بينما تسمح معاهدة CLC بالتعويض عن الأضرار التي

(c) O'Connell, Reflections on Brussels: IMCO and The 1969 Pollution Convention, 3 Cornell Int' I.L.J: L.J.1970 P.183.184

(d) Nada and Stiles , Offshore Oil spills: An Evaluation of Recent United States Responses, 7 San Diego, L.J. 1970 p. 537

(1) See, Gordon L. Becker , A. Short Cruise on The Good Ships TOVALOP and L& Com. 1974. P. 609-618.

تنتج عن تسرب أو تفريغ الزيت الذي حدث بالفعل أياً كان المضرور ، سواء كان فرداً أو حكومة ، كما أن مبلغ تحديد المسؤولية مختلف ، فطبقاً لاتفاق توفالوب ، يلتزم مالك السفينة أو الناقله بدفع مبلغ ١٠٠ دولار أمريكي عن كل طن من سعة السفينة أو الناقله أو ١٠ مليون دولار أيهما أقل ، بينما يلتزم طبقاً لمعاهدة CLC بدفع ٢٠٠٠ فرنك بوانكرية (١٦٠ دولار) عن كل طن من حملة السفينة أو ٢١٠ مليون فرنك بوانكرية (١٦,٨ مليون دولار) أيهما أقل . ويحرم مالك السفينة أو الناقله طبقاً لمعاهدة CLC من تحديد مسؤوليته إذا كان التصادم الذي أدى إلي تلوث البحري بسبب خطأ شخصي منه ، بينما تحديد المسؤولية طبقاً لاتفاق توفالوب مطلقاً يستفيد منه مالك السفينة في جميع الحالات.^(١)

ثانياً: جاء تعريف اتفاق توفالوب لضرر التلوث محكماً ودقيقاً وأضيق من تعريف المعاهدة له ، حيث يعني ضرر التلوث طبقاً للاتفاق ، التلوث المادي للسواحل الناتج عن تصريف الزيت في البحر ، ويتضمن تكاليف الإجراءات الوقائية المتخذة لمنع تسرب أو تفريغ الزيت ، واستبعاد الاتفاق من نطاقه الضرر الناتج عن الحريق أو الانفجار أو الأضرار المتتابة . بينما عرفت المعاهدة ضرر التلوث بأنه ، أي ضرر أو تلف واقع خارج السفينة نتيجة لتصرف أو تسرب الزيت من السفينة ويتضمن تكاليف التدابير الوقائية والأضرار اللاحقة الناتجة عن التدابير الوقائية المتخذة بعد تسرب أو تفريغ الزيت.^(٢)

(1)See, Wu Chao , op cit. p. 103, 104 see also, Susan Hodges and Hill. Op. cit. p.108 see also, Gotthard Gauci, op cit. p. 26

(2) See, Samir Makabady, op cit. p.387- 396 see also, Wu Chao, op. cit. p. 107.

ثالثاً: تؤسس مسؤولية مالك السفينة طبقاً للاتفاق علي الخطأ ،
فيجب لانعقاد مسؤولية مالك السفينة إثبات أن تفرغ أو تسرب الزيت في
البحر كان بسبب تصادم يرجع إلي خطته أو إهماله. بينما طبقاً
للمعاهدة يكون مالك السفينة مسئولاً مسؤولية موضوعية عن أضرار
التلوث ، فيكفي المضرار لاستحقاق التعويض إثبات الضرر فقط ، إلا
أن المعاهدة قد وضعت استثناءات علي مسؤولية مالك السفينة ، والتي
سبقت الإشارة إليها.⁽¹⁾

رابعاً: ينطبق الاتفاق علي بعض حالات تسرب أو تفرغ الزيت في
البحر والتي لا تغطيها معاهدة CLC والعكس صحيح ، وذلك نتيجة
للأختلاف بين تعريف الناقله "Tanker" طبقاً للاتفاق وتعريف السفينة
"Ship" طبقاً للمعاهدة ، حيث يعرف الأول الناقله ، بأنها أي سفينة
مصممة لنقل البترول الخام سائياً والهيدروكربون ، ومشتقات البترول
بصرف النظر عما ذا كانت تنقله بالفعل كشحنة أم لا ، بينما عرفت
الثانية السفينة ، بأنها أي منشأة أو اداة بحرية من أي نوع تنقل بشكل
فعلي الزيت سائياً كبضاعة ، ولعل أهم نتيجة تترتب علي هذا الاختلاف
في تعريف الناقله والسفينة هي تغطية الاتفاق للتلوث البحري الناجم عن
تصادم ناقلتي بترول وهما مشحونتين أو فارغتين ، كما في حالة تسرب
الزيت من مستودعات الزيت سائياً كبضاعة (الناقلات) وتبعاً لذلك
فإن هذه المعاهدة لا تسري علي ناقلات النفط الفارغة التي تسير في
البحر دون بضاعة أو تلك التي تسير فارغة بعد تفرغ حمولتها من الزيت
وعودتها إلي ميناء التحميل الأول ، وكذلك لا تسري المعاهدة علي سفن

(1) see ,Liability and Compensation for Marine Oil Pollution
Damage, Report of An Inter- Department Group, London,
Department of Trade, February, 1979 p 3-5

نقل الركاب التي لا تنقل الزيت سائياً كبضاعة ، أو السفن التي تنقل الزيت في براميل ، أي كسحنة غير سائبة ، ومن ثم فإن التلوث الناجم عن تصادم تلك الناقلات أو السفن لا يخضع المعاهدة CLC.⁽¹⁾

خامساً: ينطبق اتفاق توفالوب علي مالك السفينة وكذلك مستأجرها غير مجهزة ، بينما لا تنطبق معاهدة CLC إلا علي مالك السفينة فقط ، أي الشخص المسجل للسفينة وفي حالة عدم تسجيل تنطبق علي مالكا الذي تثبت ملكيته لها بكافة طرق الإثبات ، ولا تنطبق علي مستأجرها غير مجهزة ، وبالتالي فإنه في حالة حدوث تصادم بين سفينة مستأجرها ، فإن مسؤولية المستأجر عن الأضرار الناشئة عن التلوث تخضع للقواعد العامة في المسؤولية.⁽²⁾

سادساً: وأخيراً ، فيما يتعلق بتقادم دعوى المسؤولية ، فطبقاً للاتفاق يجب علي المضرور المطالبة بالتعويض خلال سنة من تاريخ حدوث الضرر وذلك بالنسبة للدعوى القضائية ، ويجب أن يعرض دعواه علي التحكيم خلال سنتين من حدوث الضرر ، بينما وفقاً لمعاهدة CLC تتقادم دعوى المسؤولية يمضي ثلاث سنوات من تاريخ حدوث

(1) Clause 1(a) states " a " tanker" is " any tank vessel designed for the carriage by sea in bulk of crude petroleum and hydrocarbon fuels and oil derivatives (excluding liquefied petroleum gas and liquefied natural gas), whether or not the vessel is actually operated in sea- going services". See, Gordon L. Becker, op cit. p 621 see also Wu Chao, op cit. p.107

(2) See, Gotthard Gauci, op cit. p.25-27 see also, Alden Lowell Doud, Compensation for Oil Pollution Damage, Further Comment on The Civil Liability and Compensation Fund Conventions, 4 J.Mar.L.&Com.1973. p.540, 541.

الضرر وبحد أقصى ستة سنوات من تاريخ وقوع التصادم أو الحادثة التي أدت إلى تلوث البيئة البحرية بالزيت^(١)

مقارنة بين اتفاق كريستال وبين اتفاقية الصندوق

تم إبرام الاتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت عام ١٩٧١ ، بناء على دعوة المنظمة البحرية الدولية لعقد مؤتمر دبلوماسي في مدينة بروكسل ، والذي انتهى إلى إبرام تلك المعاهدة ، وهي تعد استكمالاً لمعاهدة CLC ، حيث لوحظ أنه بالرغم من أن الناقله توري كانيون ليست ناقلة عملاقة والأكبر منها في تزايد مستمر مما يعني ترك ضحايا التلوث بدون تعويض كاف في ظل هذه المعاهدة ، بالإضافة إلى أنها تضع عبئاً ثقيلاً على عائق ملاك السفن في الدول المتعاقدة بإلزامهم بالتعويض دون أي مساندة ، مما يؤدي إلى تهديد أعمالهم وبضعهم في مركز أقل بالنسبة لملاك السفن الآخرين ، كل ذلك أدى إلى إبرام الإتفاقية .^(٢)

(1)See, Gordon L. Becker, op.cit p. 622

(٢) حيث بلغت خسائر إنجلترا من التلوث الذي لحق بسواحلها نتيجة لجنوح السفينة توري كانيون ٣.٢٥ مليون جنيه إسترليني بينما بلغت خسائر فرنسا ٤١ مليون فرانك فرنسي ، في حين سقف التعويض المتاح وفقاً لمعاهدة CLC ١٩٦٩ هو ٢١٠ مليون فرنك بوانكرية أي ما يعادل ٧٠ مليون مليون فرنك فرنسي ، مما يدل على ضرورة البحث عن وسيلة أخرى لتعويض ضحايا التلوث ، فتم إبرام اتفاقية الصندوق عام ١٩٧١ والتي تعد مكملة لمعاهدة CLC، ودخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في أكتوبر ١٩٧٨ .

See, Wu Chao, op cit. p. 76 see also . Schoenbaum, op cit. p.880,881 see, also, W. Tetley, International Maritime and Admiralty Law. Op cit. p.453,454

د/ محمد توفيق سعودي ، المرجع السابق ، ص ٥٧

وتقارن في هذا الفرع بين اتفاق كريستال ، والذي تم إبرامه في بروكسل في ١٤ يناير ١٩٧١ وأصبح نافذ المفعول في أبريل من نفس العام ، باعتباره مكملاً لمعاهدة CLC ومكملاً أيضاً لاتفاق توفالوب ، وبين اتفاقية الصندوق باعتبارها مكملة لمعاهدة CLC.

وتبدوا أوجه التشابه^(١) بين كريستال واتفاقية الصندوق من ناحيتين.

أولاً: أن كل منهما يهدف إلي تعويض ضحايا التلوث الذين عجزوا عن الحصول علي تعويض كاف طبقاً لمعاهدة CLC. ثانياً: أن كل منهما قد عمل علي تشجيع ملاك ناقلات البترول علي اتخاذ التدابير والإجراءات اللازمة لتنظيف وإزالة الزيت تعويضاً جزئياً ، حيث يدفع له الجزء الذي يتجاوز مبلغ ١٢٥ دولار عن كل طن من حمولة السفينة ، أو يتجاوز مبلغ ١٥ مليون دولار عن حمولة السفينة كلها أيهما أقل وبحد أقصى ٣٠ مليون دولار . بينما يتضمن لمالك الناقله التزاماته التي تتجاوز مبلغ ١٢٠ دولار (١٥٠٠ فرنك بوانكرية) عن كل طن من حمولة السفينة أو تتجاوز مبلغ ١٠ مليون دولار (١٢٥ مليون فرنك بوانكرية) عن الحمولة كلها أيهما أقل .

غير أن كريستال يضع قيوداً فيما يتعلق بمسئولية مالك الناقله في مواجهة الغير ، غير موجودة في اتفاقية الصندوق ، حيث يشترط الاتفاق أن تكون السفينة أو الناقله عضواً في اتفاق توفالوب ، وأن يكون مالك الناقله مسؤولاً عن التلوث طبقاً لمعاهدة CLC إذا كان هناك محلاً لتطبيق تلك المعاهدة ، كما يجب أن تكون البضاعة (البترول أو الزيت سبب التلوث) مملوكة لعضو أو طرف في اتفاق كريستال بينما

(1) See , Gordon L. Becker, op cit. p . 625

لا تشترط اتفاقية الصندوق سوي أن تكون الدولة التابع لها مالك السفينة المشتركة في التصادم الذي نتج عنه التلوث البحري بالزيت منضمة إلي كل من معاهدة CLC واتفاقية الصندوق.⁽¹⁾

كما أنه من أحد الأسباب الرئيسية لإبرام اتفاقية الصندوق تعويض الأشخاص المضرورين من التلوث عندما لا تتعقد مسئولية مالك السفينة وفقاً لمعاهدة CLC ، كأن يكون التصادم الذي نتج عنه التلوث البحري بالزيت راجعاً إلي إهمال الدولة في إضاءة أو وضع علامات علي المواقع الملاحية الخطرة ، أو عندما يكون مالك السفينة غير قادر علي الوفاء بالتعويض المقرر طبقاً للمعاهدة ، أو في حالة حصول المضرور من التلوث علي التعويض الكافي بسبب تمسك السفينة بتحديد مسئوليته طبقاً لنصوص معاهدة CLC ، إلا ان الصندوق لا يكون مسئولاً عن أضرار التلوث في حالات معينة ، مثل الحالات التي ينجم فيها التلوث عن أعمال الحرب والأعمال العدائية ، أو إذا كان التلوث ناشئاً عن تصادم سفينة مملوكة للدولة ومخصصة لأغراض غير تجارية . كما أن الصندوق لا يتلزم في حالة تصادم ناقلتي بترول بتعويض المضرور من التلوث إذا لم يثبت الأخير أن الأضرار الناتجة عن الحادث ترتب المسئولية علي سفينة واحدة أو أكثر (م/٤/٢ بند B من اتفاقية الصندوق) . وأخيراً يمكن أن يعفي الصندوق كلية أو عن جزء من التزاماته إذا أثبت أن أضرار التلوث قد حدثت بشكل كلي أو في جزء منها نتيجة قيام المضرور بعمل أو امتناعه عن القيام بعمل بنية إحداث الضرر أو نتيجة إهمال المضرور ، ولا يسري ذلك الإعفاء علي المصروفات أو التضحيات

(1) See, Gotthard Gauci, op cit. p.25-27 see also, Gordon L. Backer, op cit. p . 626

التي تتم اختياراً لمنع أضرار التلوث أو الحد من أضراره (م ٣/٤ من اتفاقية الصندوق).^(١)

وكما خضعت معاهدة CLC لتعديلات خضعت أيضاً اتفاقية الصندوق لتعديلات ، كان آخرها عام ١٩٩٢ من خلال البروتوكول^(٢)

(1) Art.4(2) stats" the fund shall incur no obligation under the preceding if: (b) the claimant cannot prove that the damage resulted from an incident one or more ship " see, Wu Chao, op cit. p. 81, 82 see also, Marsde, op cit, p . 428 see also, Alden Doud, op. cit. p. 536.

(٢) حيث ادرك وأضعوا بروتوكول ١٩٩٢ القصور الذي أعتور معاهدة CLC في تعرف السفينة فأصبح البروتوكول يغطي التلوث الناجم عن تسرب كميات من زيت وقود تشغيل ناقلات البترول وهي فارغة نتيجة تصادم هذه الناقلات أو جنوحها ، إلا أن البروتوكول لا يغطي تسرب أو تسرب زيت وقود تشغيل السفن العادية التي لا تنقل شحنة بترول نتيجة للتصادم ، ويرى البعض أنه وأن كان صحيحاً أن المعاهدات قد أبرمت أساساً لدرء اخطار التلوث الناشئة عن النقل البحري الدولي للمحروقات سائبة ، فمن الصحيح أيضاً ان هدفها الأول والرئيسي هو ضرورة كفاءة تعويض مناسب لهؤلاء الذين تلحقهم أضرار بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات من السفن. لذلك فقد كان حراً بوضعي البروتوكول أن يمدوا نطاق تطبيقه ليشمل التلوث الناجم عن تسرب زيت وقود تشغيل السفن العادية غير ناقلات البترول . ولقد كان الهدف الرئيسي من بروتوكول ١٩٩٢ رفع حدود مسؤولية مالك السفينة عن التلوث بحيث يجب إلا يزيد المبلغ الإجمالي لتلك المسؤولية ، بما في ذلك مبلغ التعويض المدفوع فعلاً طبقاً لمعاهدة CLC عن ١٣٥ مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة . وهذا الحد يصل إلي ٢٠٠ مليون وحدة من حقوق السحب الخاص بخصوص أي حادث يقع خلال أي فترة عندما يكون هناك ثلاثة أطراف في البروتوكول ، بحث تكون نسبة الزيت المقابلة للإشتراكات مجتمعة والتي تلقاها أشخاص في أقاليم هذه الأطراف خلال السنة السابقة تساوي او تزيد علي ٦٠٠ مليون طن (م ٣/٦) من البروتوكول . أنظر د/ محمد توفيق ، المرجع السابق ، ص ٧٧ ، ٧٨ ، ٨٢ .

الذي تناول بالتعديل بعض أحكام معاهدة CLC وكذلك اتفاقية الصندوق ، وخضع كذلك اتفاق كريستال لتعديلات عام ١٩٧٨ ، تم فيها رفع حدود التعويض إلى ٣٦ مليون دولار ، وفي عام ١٩٨٦ تم تعديل كل من اتفاق كريستال وتوفالوب تعديلاً جوهرياً بشأن حدود التعويض حيث تضاعف حد التعويض ٤ مرات ^(١) .

أخيراً ، نشير إلى أن اتفاقية الصندوق الموقعة عام ١٩٧١ مازالت مستمرة ومعمولة بأحكامها وبما أدخل عليها من تعديلات حتى أن ، بينما اتفقي كريستال وتوفالوب قد انتهى العمل بهما منذ ٢٠ فبراير ١٩٩٧^(٢)

Schoenbaum, op cit. p . 880, 881 see also, W Tetley, International Maritime and Admiralty Law, op cit. p . 454.

(1) See, Marsden, op cit. p . 431 see also, Z. Oya Ozcayir . op cit. p 231,232 see also, Hil , op cit. p. 436-440 see also Wu Chao, op cit. p.119 ,120.

(2) See, W. Tetley. International Maritime....., op cit. p. 454 see also, Z. Oya Ozcayir, op cit. p. 231.